

JAK JSEM SE SEZNÁMIL A ŽIL S MODELOVOU ŽELEZNICÍ

Mašinky, vláčky, nebo po našem „modelová železnice“, to je poklad, o kterém sní snad každý kluk již od útlého dětství. O tom není pochyb. Vzhledem k tomu, že i já jsem byl kluk (mám pocit, že jsem jím i zůstal ☺), nevyhnula se tato „choroba“ ani mně. První setkání s modelovou železnicí jsem zažil ve velmi ranném školním věku, asi v polovině 80.let. Často jsem chodil k nedalekým sousedům, jejichž syn vlastnil „tétéčko“. V tuto chvíli již asi bylo předurčeno, že enkař ani hánulkář ze mne nebude. Když jsem vstoupil k sousedům do verandy, byl jsem ohromen. Na zemi se tam rozprostíralo kolejiště, sice bez krajiny jen tak na linoleu rozložené, ale i domečky a mosty tam rozsázené přeci jenom byly. Vláčky se po zemi proháněly krásně nemodelově rychle a to mne fascinovalo ještě více! To byl fofr! „Efzetjednička“ vytočená naplno a já sotva stíhal sledovat. A lokomotivy dokonce svítily!

Když se u sousedů zrovna nejezdilo, bylo vše uloženo na půdě ve velikém kufru. Jednou se mi poštětilo a pomáhal jsem na té půdě dělat pořádek. Nějak se došlo i k tomu kufru a už to bylo. Kufr byl od té chvíle jedním velkým magnetem, jemuž bylo převelice těžké se ubránit. Prostě mne přitahoval. I otevřel jsem jej. Do ruky mi přišla zvláštní kolej, vypadalo to jako kolejová váha či co a vůbec mne nenapadlo, k čemu by mohla sloužit. Byla to rozpojovací kolej, jak mi bylo pohotově řečeno majitelem. Rozpojovací? Inu, když rozpojovací, tak asi slouží k rozpojování... To jsem nemohl nezkusit. Ale až tam budu sám. Neměl jsem povoleno brát vozidla do ruky. Chvíli se tedy zase dělalo, ale mé myšlenky směřovaly stále jen ke kufru. Najednou jsem se ocitl na půdě sám. Honem! Vyndal jsem pár rovných kolejí z kufru, spojil je a položil na trám. Mezi nimi byla samozřejmě i rozpojovací kolej. Dodnes si pamatuji, že jedním ze dvou vozů, které jsem zkoušel rozpojit, byla zelená dvouosá cisterna BP rakouských drah (později byl tento kousek součástí mého vozového parku). Nasadil jsem vozy, spojil je (měly ještě stará kovová spřáhla Zeuke, kdo by je neznal), najel nad rozpojovací mechanismus a zvednul. Povedlo se! Fakt to funguje! Znovu jsem byl fascinován a kouzlu modelové železnice jsem propadal stále více. Já bych chtěl taky vláčky! Mimo tohoto kufru plného všeho možného měl soused také katalog Berliner-TT-Bahnen 1979/1980 a český výtisk sešitu Plány kolejišť. Ty mi zapůjčil a já jsem denně trávil spoustu času tím, že jsem jimi listoval a četl slovo od slova. A to prosím několik let! Katalog i Plány kolejišť mi nakonec nechal, takže jsou dodnes v mém vlastnictví a rád si je pln nostalgických vzpomínek na mé začátky občas prolisťuji. A že jsou ty vzpomínky opravdu silné! Kdysi jsem měl v ruce dokonce tiskoviny z let šedesátých, tuším, že byly v polštině. I ty jsem hltal stránku po stránce, obrázek po obrázku. Nedokážu popsat pocity, které se mě při listování těmito sešitky zmocňovaly, ale dokážu si je i dnes velmi dobře vybavit. Snad čtenáři tohoto článku vědí, o čem mluvím, třeba obdobné pocity zažili též.

Čas plynul, ale přesně nevím, kolik dnů mého dokonalého (bez nadsázky) dětství zmizelo v nenávratnu. Nastaly prázdniny, ovšem to nijak nebránilo tomu, abych se stýkal s kamarády ze školy. S jedním takovým jsem se stýkal velmi často, téměř denně. Jednou jsme byli u něho v pokojíčku, on najednou vstal, odešel vedle do ložnice, chvíli něco hrabal pod postelí a vrátil se s krabicí, na jejímž víku byl zatraceně zajímavý obrázek. Ztuhnul jsem. Copak je asi uvnitř? Tušil jsem... Po otevření krabice se na mě smály dvě vlakové soupravy a několik kolejí. Byla to opět „tétéčka“ – větší souprava TT-Start (pro zvědavce to bylo kat. číslo 1991 z katalogu 1978 ☺). Tenkrát jsem však ještě neměl potuchy o rozdílu produktů Start a Hobby někdejšího výrobce Zeuke, poté BerlinerTTBahnen. Prostě jsem měl před sebou zase vláčky! Z kolejí se dal postavit ovál s odbočnou kolejí pro střídání souprav – jedné nákladní s parní lokomotivou, druhé rychlíkové s imitací nějaké francouzské elektrické lokomotivy. Nikdo si nedovede představit, jak rád jsem k tomuto kamarádovi chodil na návštěvy. Nedokázal jsem proto pochopit, proč nás jeho otec stále posílá ven. Proč? Vždyť tam svítí slunce a je strašné teplo! Lépe je doma v chládku u vláček. Nestačilo nám ale jezdit jen s vláčky, začali jsme si z papíru dělat i domečky, později přibýly i dvě plastické stavebnice z NDR – skladiště a stavědlo. Bylo to fajn, ale stále jsem ještě neměl své vláčky doma, abych si s nimi mohl jezdit, kdy mne napadne. Snad někdy...

A dočkal jsem se! Dosti často jsem cestou ze školy chodíval za známým sklenářem. On byl takový hračička. Lepil lodě, sbíral figurky, odznaky, přívěsky, stavěl jedno diorama s vojenskou tematikou a mimo jiné se mu doma na půdě válely nějaké staré vláčky – tétěčko! A taky řekl, že se po nich podívá a že mi je dá. Nebylo to sice hned, párkrát jsem se neomaladě připomenul, ale v mém věku se to dalo ještě tolerovat. Nakonec jsem je dostal! Souprava s jednou výhybkou, pěti vozy a imitací Sergeje (známé to vozidlo ze startsetů). To bylo radosti! Koleje byly sice zašlé, lokomotiva téměř nefunkční, ale mě to kupodivu nevadilo. Několik měsíců jsem si jezdil jen tak se samotnými vozy rukou tlačnými. Nakonec jsem i já dostal zbrusu novou soupravu. Při jedné cestě do Hradce Králové jsem ji zahlédl v Prioru a po nedlouhém přemlouvání jsme se tam vrátili a souprava byla v suchu ☺. Byl konec ručnímu tlačení „bezlokomotivního“ vlaku. Souprava obsahovala zelenou BR92, 3 historické osobní vozy, dva nákladní, kolejový ovál, ruční stop-výhybku pro odbočnou kolej, kolejový nárazník, šroubovák s magnetem a trafo TT-start. Časem se má sbírka rozrostla o nějaké koleje a výhybky, stromky VERO (vše kupované především v DTM v Praze), později mi bratr ze zájezdu do NDR přivezl dánskou Nohabku a dvě jídelní Mitropy. To už jsem měl desku a plánoval kolejiště. Před tím však ještě jeden kamarád dostal vláčky. Ten měl dokonce příbuzenstvo v tehdejší NSR, takže pro něj nebyl problém se k tomuto pokladu dostat. Ovšem on se již honosil soupravou Hobby. Jednou jsme se rozhodli, že své koleje spojíme a postavíme něco většího. A tak se u nás v obýváku na koberci proháněly vlaky po dlouhém oválu i s výhybkami.

Když se nad tím zamyslím, bylo vlastně v mém okolí dost lidí, kteří měli doma jakoukoli soupravu ať už začátečnickou, pro pokročilejší modeláře, nebo prostě zbytky výbavy, kterou od někoho dostali. Ale nakonec jsem u toho zůstal pouze já. Všichni, které dnes potkávám, mají svoji sbírku uloženou někde v krabici, v kufru, nebo už ji nemají vůbec.

Ještě jedna příhoda se mi stala (nebyl jsem u toho sám). Jeden pán s vedlejšího domu šel jednoho dne do kůlny a přinesl odtamtud papírovou krabici plnou rezatých kolejí, návěstidel a lampiček. To bylo něco. Žárovky v návěstidlech byly sice stejně velké jako figurky, ale komu by to vadilo. V té době a v tom věku jsme takto neuvažovali. A bylo to zadarmo. Určitě se z toho něco vybere! Vybralo, ale kvalita tohoto materiálu nemohla zaručit bezstarostné poježdění a bezporuchovou funkčnost. Velmi brzy tyto exempláře vzaly za své a nedočkaly se ani toho, abych je použil na stavbu svého kolejiště.

V posledních letech mé základní školní docházky jsem se ale stýkal nejvíce s jedním o tři roky starším známým z vedlejší vesnice. Ten už měl doma i desku a zkoušel stavět stabilní kolejiště. Já vlastně také. On jej narozdíl ode mne nikdy nedokončil, dokonce později přešel na velikost H0 (nakonec se však stal majitelem kolejiště mého), ale to nemění nic na tom, že s ním a u něj jsem strávil nejvíce času věnovaného železnici, teď už ovšem i skutečné. On sám se učil na železničním učilišti (tuším že v Kořenově) a já pomalu propadal i kouzlu železnice velké. Procházky k trati za lesem nebo prolézání zarostlé stanice (Lampertice) jenom proto, aby mi ukázal, že je tam opravdu v houští napůl rozebraný angličák, to byly neskutečně romantické časy! Také jsme se jednou vydali od přejezdu mezi loukami dále po trati směrem na Královec, abych konečně na vlastní oči viděl mechanickou předvěst, kterou jsem vždy jen míjel v motoráčku. Troufnu si tvrdit, že tyto zážitky měly přímý vliv na moji volbu dalšího studia. Učitelé na SPŠŽ v České Třebové už se na mě a mně podobné určitě těšili... ☺

Milou skutečností bylo, že ve výše uvedeném městě, které mělo tu čest a na 4 roky se stalo místem mých studií (nebo jsem měl tu čest já?), se nacházel i modelářský obchůdek, takže jsem měl relativně blízko ke zdroji. Smůla ovšem byla, že můj zdroj – tedy peněženka – nebyl bezedný a byl hlavně převelice omezený! I přesto jsem si tam během prvního roku studií koupil minimálně dva vozy a dvě trafo FZ1 (mimo toho, že s vozy se obchodovalo systémem „kus za kus“ i na našem internátu v Brandýse nad Orlicí). V té době probíhaly práce na mém kolejišti, trávil jsem tedy každý víkend mícháním klišu, lepením trávy, stavebnic domečků a vlastně vším, co s touto činností souvisí. Kolejiště mělo dva nezávislé okruhy, trojkolejnou stanici a také vlečku k pile. Z lepenkových jízdenek jsem si dokonce postavil funkční světelnou předvěst AŽD a přejezdový zabezpečovač VÚD, samozřejmě rovněž funkční. Elektrosoučástky jsme kupovali v komisi. Za neuvěřitelných 5 korun byl k mání plošný spoj s potřebným tranzistorem, elektrolitickými kondenzátory a nějakými odpory. Přístup k malým LEDkám jsme měli také, takže o součástky nouze nebyla. To se to stavělo!

Jak ubíhala léta, měnil jsem trochu své postoje a o prázdninách mezi 2. a 3. ročníkem (1992) jsem se setkal tváří v tvář s kytarou. To byl osudový okamžik, neboť od té doby šla železnice stranou. Kytara vpadla do mého života a nic jiného mě nezajímalo. Když jsem se někdy potom přiblížil k modelářkému obchůdku, tak jsem se tam podíval jen proto, že jsem měl cestu kolem. Modely mi nic neříkaly. Dokonce mi uniklo období přelomu, kdy z obchodů zmizely mě známé lidové ceny a místo nich se na cenovkách objevily desetinásobně vyšší sumy. To trvalo až do roku 1997. Začal jsem žít rodinným životem, kytara šla poněkud bokem (to už byla elektrická i s výbavou) a já jsem vyhrabal kufřík s uloženými vozidly. Zase se mi na tom začalo něco líbit. Samo to jezdilo, nedělalo to moc hluku na rozdíl od kytary, prostě pohoda. Koupil jsem tedy poprvé v životě dvě profilové flexi-koleje. Začal jsem si hrát v obýváku na koberci. Napadlo mě udělat si dioráma. Proč ne? Zkusím, jestli ve mně něco zůstalo. Zkusil jsem motiv trati v oblouku pod svahem překonávající silnici po kamenném mostě. Povedlo se. Byl jsem s výsledkem velmi spokojen. Toto dioráma bylo později použito do mého kolejiště, k vidění je na Fotoarchivu 2004 mezi původními fotografiemi, později jej měla moje mladší dcerka na hraní. Styl stavění byl typicky „endéerácký“ (jiný jsem v té době ještě neznal) a dokonce i fotografie v katalogu Tillig (ani jsem nevěděl, že BTTB už neexistuje) byly z kolejišť stavěných tímto stylem. Prostě mne tehdy nenapadlo, že by vůbec mohl existovat jiný, realističtější způsob napodobení krajiny. To jsem byl tedy hodně mimo!

Změna funkce v mém zaměstnání a každodenní používání e-mailu a internetu vnesly do mého modelářského snažení nový čerstvý vítr. Pochopil jsem, že éra starého stylu hračkovitých kolejišť ex-NDR je na ústupu (v žádném případě se ale nedá tvrdit, že by vymizela). Nové možnosti, nové technologie, nové materiály, to vše pro mne do té doby zcela neznámé, mi umožnily procitnout a zamyslet se. Díky lidem v konferenci (a následně i mimo ni) jsem začal být náročnější a sám na sebe přísnější. Možná mi v současnosti stavba kolejiště trvá déle, za to jsem mnohem spokojenější s výsledky. Spoustu věcí, které se v obchodech nabízejí za nesolidní peníze, je možno vlastními silami za použití minima továrních výrobků vyrobit svépomocí. Pravda, někdy je to trochu náročnější na čas, ovšem ušetřené náklady se potom hodí a je možno je investovat do věcí, na jejichž výrobu se sami necítíme nebo je to v domácích podmínkách pro daného jedince technicky neproveditelné, případně na to nemá potřebného „filipa“. Tak to alespoň vidím já a řídím se tím.

Co dodat? Rozpovídal jsem se a zavzpomínal si celkem slušně. V tomto článku je obsaženo bezmála 20 let mého života, i když pár roků bylo spíše s kytarou po boku... ☺. Některé mé zážitky jsem úmyslně neuvedl. Buď proto, že jim nepřikládám valného významu, nebo prostě proto, že jsou podobné jiným zde zmíněným. Železnici, ať už velkou, nebo tu malou, mám pěkně pod kůží. Přestože jsem na ní nikdy nepracoval, mám ji rád a rád po ní i cestuji. Dnes je to sice většinou dražší a časově náročnější záležitost než cestování autobusem, ale tu romantiku nikde jinde nezažijete. Velmi rád také vzpomínám na praxe, které jsme měli každé pondělí. Pravda, osobní pokladna mě zrovna moc nebavila, ovšem signalista nebo výhybkář, to bylo to pravé ořechové. Ale kde že ti časové, kde že teď jsou...?

Pokud se vy, čtenáři, s tímto článkem ztotožníte, zavzpomínáte na své začátky nebo se u něho alespoň příjemně odreagujete, splnil přesně to, co jsem zamýšlel. Měl jsem potřebu své vzpomínky a pocity spojené s železnicí dostat ven, tento článek mi k tomu pomohl a umožnil mi díky dnešním komunikačním možnostem dovolit i ostatním, aby si jej přečetli. Pokud vás článek vůbec neoslovil nebo jste se u něho nudili, nic vám nebrání jej smazat a já se předem omlovám za ztracený čas, který jste jeho četbě věnovali. ☺ Každopádně vám všem přeji mnoho krásných chvil strávených u velké i malé železnice!