

# Chtěl jsem být hasičem, říká naváděč podbíječky Serhii Yavorskyi

Dlouholetý zaměstnancem GJW Praha je Serhii Yavorskyi, který pracuje jako naváděč na podbíječce nebo čističce. Do České republiky přicestoval z Ukrajiny, kde dělal podobnou práci a vystudoval i železniční obor. Jak těžké bylo odcestovat z rodné země, co jej k tomu vedlo i jaká je jeho práce, se svěřil v rozhovoru.

## Jak dlouho žijete v České republice a jak jste se sem dostal?

V listopadu to bylo devět let. Na Ukrajině jsem žil ve městě Vinnyca, což je plus mínus uprostřed Ukrajiny.

GJW měla v té době čističku, ale nemohla sehnat posádku. Můj tehdejší kolega dostal kontakt na někoho z ČR s tím, že pokud seženeme celou posádku, můžeme jít pracovat do zahraničí. V té době jsme s manželkou žili v bytě 1+1 a měli jsme druhé dítě. Potřeboval jsem vydělat více peněz, ale na Ukrajině to není možné, protože plat za stejnou práci je ve všech firmách stejný.

## Musel jste absolvovat zkoušku z češtiny?

Ano, ale zkouška nebyla složitá. Čeština není těžká, problém jsou tvrdé a měkké i nebo psaní. Mluvení mi šlo, nepřišlo mi to těžké.

## Na Ukrajině jste tedy dělal stejnou práci...

Ano, stejnou práci. Po střední škole jsem nastoupil do firmy, která zrovna objednala nové stroje. Byli jsme na školení v Rakousku a od roku 2003 jsem pracoval na čističce i dalších strojích včetně podbíječek. Byly to moderní stroje. Když jsem přicestoval do Česka, byly tu starší stroje. I čistička byla na Ukrajině tehdy modernější. V Česku se ovšem hojně využívaly dvoucestné bagry, což na Ukrajině nebylo tolik rozšířené.

## Byl rozdíl mezi naší a ukrajinskou železnicí?

Ano v šířce kolejí. Na Ukrajině jsou koleje širší - 1520 mm. Jinak jsme měli moderní lokomotivy a nemyslím si, že by v technice byl příliš velký rozdíl. Železnice je na Ukrajině velmi rozsáhlá.

Měli jsme turnus 15 dní a na stroje byly dvě posádky. Jezdili jsme po celé Ukrajině. Velmi složité bylo tankovat naftu. Museli jsme ji objednat přes vedení, které muselo vydat rozkaz k tankování. Půl dne člověk telefonoval, kde a kdy může natankovat. Většinou jsme museli tankovat v noci v neznámých depech, kde jsme to vůbec neznali. Velmi složitý proces. V ČR je to jednoduché na jeden telefonát.

## Vrat'me se ještě ke škole. Máte vysokoškolské vzdělání, co jste studoval?

Na začátku byla střední železniční škola v mém rodném městě. Ta spolupracovala s železniční akademií v Charkově, kde jsem po střední studoval inženýrské studium, obor mechanik. Obsah studia byl podobný a vzájemně navazoval, čili jsem mohl studovat jen čtyři roky. VŠ jsem studoval dálkově, abych současně mohl pracovat. Diplomovou práci jsem měl zaměřenou na projektování pokládky jeřábu.

## Chtěl jste pracovat na železnici?

Vlastně ani ne, chtěl jsem být hasičem. Na Ukrajině je mnoho škol placených a má rodina neměla v 90. letech peníze, takže jsem musel nastoupit na školu, která nebyla placená. A to byla tato železniční. Kdo měl dobré známky, nemusel ji platit, což se mě týkalo.

## Máte železnici i jako koníček?

Ne, to spíše ne. Občas nafotím podbíječku v nějaké hezké krajině, ale jinak ne.

## Na jakých strojích jste pracoval a pracujete u GJW?

Začínal jsem na čističce. Pak jsem následně začal pomáhat na podbíječkách. Nyní jezdím často na podbíječce UNIMAT. Ta patří i mezi mé oblíbené stroje.

## Jak podbíječka pracuje?

Její hlavním úkolem je nadzvednutí trati, pak ji dorovná výškově a směrově, zhutní pod pražci šterk a pokračuje dále. Na podbíječce dělám naváděče. Je to naprosto přesná práce, kdy dostaneme od geodeta přesné údaje, podle kterých má stroj pracovat. Ty se zadávají do počítače a následně je důležité kontrolovat, zda je vše správně. Například naše podbíječka Ivanka umí velmi dobře podbíjet výhybky. Je to zodpovědná práce, protože kdyby se to udělalo špatně, tak je náprava příliš drahá a složitá. Za podbíječkou našťestí jezdí kontrolní vozíky.



### **Jak vypadá váš pracovní den?**

Ráno začínáme kolem půl sedmé a často pracujeme až do setmění. Například včera jsme stihli podbíit dva kilometry trati. To znamená, že podbíječka se rozjede ráno a většinou skončí večer. Obědy máme s sebou.

### **Jaký je nejtěžší terén pro podbíjení?**

Nejnepříjemnější terén je takový, kde je kolejiště už hodně tvrdé a nejde podbíjet a spíš než podbíječka by tam měla pracovat čistička. Nejdou tam kladiva, není tam štěrk, ale bláto. Naštěstí to není často. Neradi také pracujeme v noci, jelikož je všude tma a ztěžuje to práci.

### **Tratě již opravujete dlouho. Je nějaký úsek, na který rád vzpomínáte?**

Tato práce mě baví i proto, že v ní jsme se dostaneme na různá pěkná a malebná místa. Je příjemný pocit jet po trati, na které jsem v minulosti pracoval.

### **Nemáte profesní deformaci, že byste se ve volném čase díval po kolejích, jestli nepotřebují rekonstrukci?**

Když někdy jezdím přes přejezd autem a dívám se na trať, občas si všimnu, že už by potřebovala opravit. Já to sice neříkám nahlas, ale přemýšlím o tom.

### **Nebojíte se, že za pár let bude umělá inteligence podbíjet sama?**

Nemyslím si. Ještě takových 10 až 20 let tam pořád budou lidé. Nynější podbíječky potřebují čtyři strojníky, firmou objednaná nová podbíječka bude výhybková a vystačí si se dvěma strojníky.

### **Dovolím si ještě otázku mimo železniční obor. Jak se vám v Česku žije? Nálady ve společnosti se mění, pozorujete nějaký tlak?**

To ani ne, občas jsou takové narážky, ale já to pouštím jedním uchem tam druhým ven.

### **Jak těžké bylo rozhodnutí odejít z Ukrajiny?**

Pro mě to těžké nebylo. Já jsem si postupně zvykl, ale pro manželku to bylo horší. Bez rodiny jsem tu byl čtyři roky. Na Ukrajině byla vysoká kriminalita, a proto jsem byl rád, že se manželka s dětmi rozhodla k odchodu do ČR.

### **Sledujete válku na Ukrajině?**

Určitě to sleduju, protože tam mám mnoho kamarádů i maminku a sestru. Jak to tam dopadne, si netroufám říct.



Podbíječka UNIMAT 08-2x8/3S