

TLAČÍ ICH PAR(TI)A

ČIERNOHRONSKÁ ŽELEZNIČKA ŽIJE Z NADŠENIA GENERÁCIÍ DOBROVOLNÍKOV

V agóniky, hrkotajúce po úzkých kľukatých koľajniciach. Vpredu odfukuje krásne nablýskaná, vyše storočná parná lokomotíva. Podchvíľou sa malebnou dolinkou rozľahne jej typické pískanie. Vetrík vo vlasoch, navôkol oku lahodiace pohľady na krásy ho-hronskej krajiny. Kto zažije atmosféru železničky, pochopí, prečo stovkám nadšencov stálo za to, vzoprieť sa jej zdanlivo nezvratnému osudu.

Je to presne tridsať rokov, keď na železničku do Čierneho Balogu začali prichádzať prví brigádnici. Niektorí z nich ju poznali ešte z predchádzajúcich rokov, keď slúžila pôvodnému účelu a zamilovali si ju. Hodí sa železnička nachádzať priam v srdci slovenských hôr, aj dnes medzi jej udržiavateľmi a zvedavateľmi počurá češtinu. Jej riaditeľa Aleša Bílka nevynímajúc. „Je to tradícia, my železničku nazývame posledné federálne územie,“ usmieva sa.

Záchrancovia spoza Moravy

Vysvetlenie je pomere jednoduché. Pre miestnych ľudí železnička neznamenala nič zaujímavé, slúžila lesom a bola tak vlastne súčasťou ich každodennej ťažkej a nebezpečnej driny s drevom. „Keď železnička začiatkom osemdesiatych rokov skončila, síce tam bola troška nostalgie, ale ľudia ju radi vymenili za menej namáhavú prácu vo vykurovanej hale fabriky,“ vysvetľuje Aleš Bílek. Preto sa železničky ako zaujímavého technického diela chytli skôr ľudia odnadiaľ, najmä z miest v Čechách, kde má navyše veľkú tradíciu tramping. „Vidíte to aj v horách, kam radi chodia. Slováci oveľa menej, mali viac práce okolo domu a záhrady,“ dokresľuje súvislosti sympatický šéf železničky. Jeho slová potvrdzuje aj Jirka z Prahy. „Študoval som dopravu v Žiline, raz som tu bol na brigáde a už som sa so železničkou nerozlúčil,“ spomína. V posledných rokoch sa však už situácia postupne mení, pribudli dve skupiny dobrovoľníkov aj zo Slovenska, základ však ostáva český. U návštevníkov je to naopak. Drvivú väčšinu tvoria domáci, nielen z regiónu, pribúdajú Bratislavčania či hostia z Nitra a juhu Slovenska. Prichádzajú najmä rodinky s deťmi či školáci v rámci výletov. Spoza hraníc je, pochopiteľne, najviac Čechov, prichádzajú aj Nemci, Rakúšania. Vzácnosť nie sú ani exotické zámorské návštevy. Reakcie sú nadšené, pasažieri sa tešia z dnes už málo vídanej atrakcie, aj keď sa pritrafi drobná „nehoda“. „Keď sme viezli čínskeho veľvyslancu so suitou, rušňovodičovi parnej lokomotívy sa čosi pokazilo a všetkých úspil sedzami. Odniesla si to aj drahá biela košela ambasádora, takže sme sa báli, ako zareagujú. Zobrali to však veľmi priateľsky, ako súčasť programu, ktorú majú v cene,“ smeje sa Aleš Bílek.



Každá súprava, ktorá vyrazi na trať, má svoju históriu, neraz impozantne dlhú a zaujímavú.

Jedna rarita za druhou

Čiernohronská železnica bola najdlhšia na Slovensku, jej koľaje merali celkovo 132 kilometrov. Keď ju v roku 1983 rušili, mala už len 36. Z nich sa podarilo zachrániť a obnoviť 20 kilometrov. Len samotná jazda, hoci má neopakovateľné čaro, však už návštevníkom nestačí. „Keď sme sa boli pozrieť vo Walese, kde má železnica veľkú tradíciu, ľuďom stačilo previezť sa a boli spokojní. U nás chcú ľudia program navyše a sme radi, že sa nám podarilo prehovoriť Lesy SR, ktoré vybudovali na konci doliny vo Vydrave lesnícky skanzen. Stal sa prirodzenou konečnou stanicou, kde ľudia môžu stráviť celý deň,“ hovorí Aleš Bílek. Každá súprava, ktorá vyrazi na trať, má svoju históriu, neraz impozantne dlhú a zaujímavú. „Vägónik, v ktorom sedíme, bol pôvodne plošinový, na zväžanie dreva. My sme ho nadstavili a teraz je z neho bufetový vagoník, kde v lete obsluhujeme,“ opisuje Aleš Bílek hrkotavú drevenú nádheru. Hneď za ním je v našej súprave pripojená ďalšia rarita – výletný vagoník, ktorý získali zo zrušenej železnice z Ružomberka do kúpeľov Korytnica. Nechýba ani špeciálny vagoník pre deti, akási pojazdná krytá herňa, z ktorej sa ozýva veselý džavot. Skutočná perla železnice však našu súpravu ťahá. Krásny čierny naleštený parný rušeň s rokom výroby 1906, nazývaný Joy, podľa špeciálneho rozvodu pary. „Našiel sa v Nálepkove, pod kopou pilín. Začiatkom osemdesiatych rokov sa ho podarilo previezť a potom dlho čakal na peniaze na rekonštrukciu. V minulých rokoch sa aj s podporou ministerstva kultúry podarila a teraz je to ozajstný šperk,“ hovorí

s neskrývanou hrdosťou Aleš Bílek. Naopak, najmladšiu zo štyroch parných lokomotív vyrobili v roku 1985 v Rumunsku, keďže v krajine chýbala nafta. Aj ona, tak ako všetky ostatné, má svoje meno – Rešica, podľa miesta pôvodu.

Ako od macochy, ale slobodne

Aby tej autentickej histórie nebolo málo, našu jazdu a rozhovor zrazu prerušuje pán v slušivom čiernom služobnom obleku, klobúku a na klope sa mu skvie prísny nápis revízor. „Bude to pokuta,“ vraví rezolútne, ani nestihnem zalapať po dychu. Z pokuty sa napokon vykúl len pokutový lístok, ale aký! Presne ako kedysi, na originálnom malom lístku z tvrdého kartónu... Čiernohronská železnica má však v tohtoročnej sezóne aj novinky. Prvýkrát premáva parná lokomotíva každý deň. Doteraz nikdy nemali k dispozícii až štyri, využívali preto aj motorové. Pribudli aj dva vagoníky. „Jeden z nich máme z Rakúska, je to salónný vozeň prvej triedy,“ pyšne hlási Aleš Bílek. Na jednej strane je obdivuhodné, že železniciu udržiavali tri desaťročia pri živote dobrovoľníci, na druhej strane je však smutné, že sú v tom sami, povzdychne si nielen on. „Zaslúžila by si systematickejšiu podporu, ako len občasnú granty či sponzorské dary, ale na Slovensku je to tak. Zrejme ešte nevznikla potreba starať sa aj o technické pamiatky,“ vraví so smútkom v hlase. Peniaze si preto musia zháňať sami a niekedy to ide

ťažko. „Na druhej strane, sme sami seba pánmi, je to sloboda, ale aj drina,“ dodáva. Nadšencom sa však dať a pomohli im aj nedávne granty z EÚ na obnovu trate. Okolo železnice sa v priebehu roka otáčia dve až tri stovky dobrovoľníkov. „Ľudia, ktorí železniciu žijú, sú ochotní nechať tu aj dušu,“ hovorí Aleš Bílek. Charakter ich práce sa postupne mení – kým prvých 10–15 rokov dávali dokopy trať, dnes sú to skôr odborné práce súvisiace s prevádzkou.

Vláčik do stanice Zážitok

Aj medzi brigádnikmi občas privitajú exotickejšieho nadšenca. „Mali sme tu študenta slovakistiky z Japonska. Chcel zostať dva týždne s tým, že aspoň týždeň by rád býval na salaši a spoznal slovenský ľud. Upozornili sme ho, že na to nemá obličky ani pečeň, že to jednoducho nevydrží. Trval na svojom, tak sme ho na ten salaš zaviedli. Po týždni sa vrátil, nepovedal ani slovo a dva dni spal. Potom sa rozrozprával, išlo mu to výborne, zrejme aj vďaka špeciálnym podporným prostriedkom,“ smeje sa Aleš Bílek. „Veľmi sa mu páčilo, že mohol narúbať drevo sekerou, lebo u nich je všetko zautomatizované a ak chcel doma urobiť piknik, kúpil si už pripravené,“ dodáva. Cesta unikátnou Čiernohronskou železniciou mi ubehla, ani som sa nenazdál. Príťažlivé, krásne zrekonštruované mašinky, samotný pocit z jazdy, nádherná horehronská príroda navôkol i nadšené rozprávanie ozajstných fanatikov v tom najlepšom zmysle slova, to všetko je ozajstný zážitok. Stojí za to. Tak nastupovať, bola by škoda zmeškať!

ČIERNOHRONSKÁ RAILWAY Old railway preserved by volunteers

There are rattling railway cars on narrow tortuous rail. In front, a nicely glossing steam locomotive is panting. Its age is more than a hundred years. Every now and then in a picturesque valley you can hear its typical whistle. Wind is playing with your hair; your eyes are delighted by look on beauties of the Horehronie region. Everybody who experiences the atmosphere of the railway understands why hundreds of fans have decided to rebel against seemingly inconvertible fate.

Čiernohronská forest railway was the longest railway in Slovakia, as the length of rail was 132 kilometres. When it was in 1983 closed, the length was only 36 kilometres. Volunteers managed to preserve and renew 20 kilometres. At present, it is a popular attraction visited by both the old as well as the young. Among visitors, the biggest group is that of families with children. Each train set, which goes on track, has its own history that is rather impressively long and interesting. Historical railway cars come from various tracks from Slovakia as well as from abroad.

The real treasure of the railway is a beautiful black polished steam locomotive that was manufactured in 1906. It is called Joy according to a special steam piping. It was found in the village of Nálepkovo under lots of sawdust. At the end of 1980s it was moved and then there was a long period of waiting for the money for repairing. In recent years, with the support of the Ministry of Culture it has been successfully done and now it is a real jewel,“ proudly says the railway manager Aleš Bílek.



By contrast, the youngest of four steam locomotives was manufactured in 1985 in Romania, as the country lacked oil. Also this locomotive, as well as all others, has its own name – Rešica, according to the local origin. To sum up, Čiernohronská railway has four steam locomotives and every day during this season one of them will be on tracks between Čierny Balog, Vydravec or Chvatimech. So, please get on the train, it would be pity to miss it!