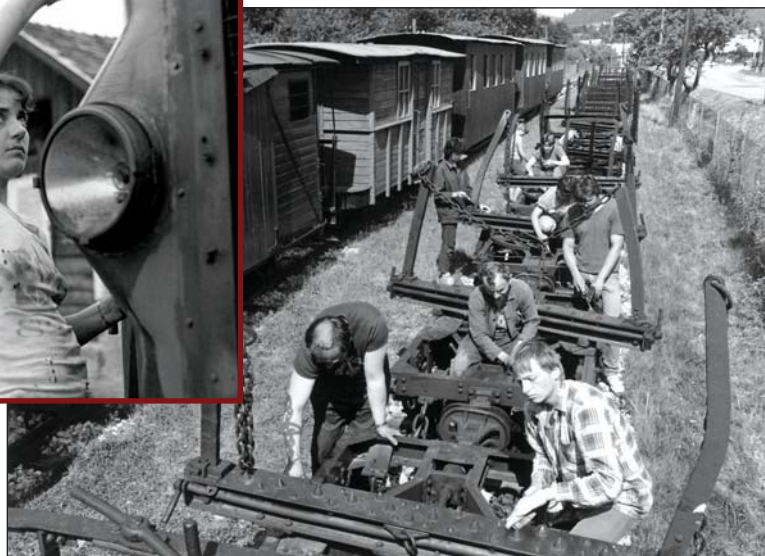
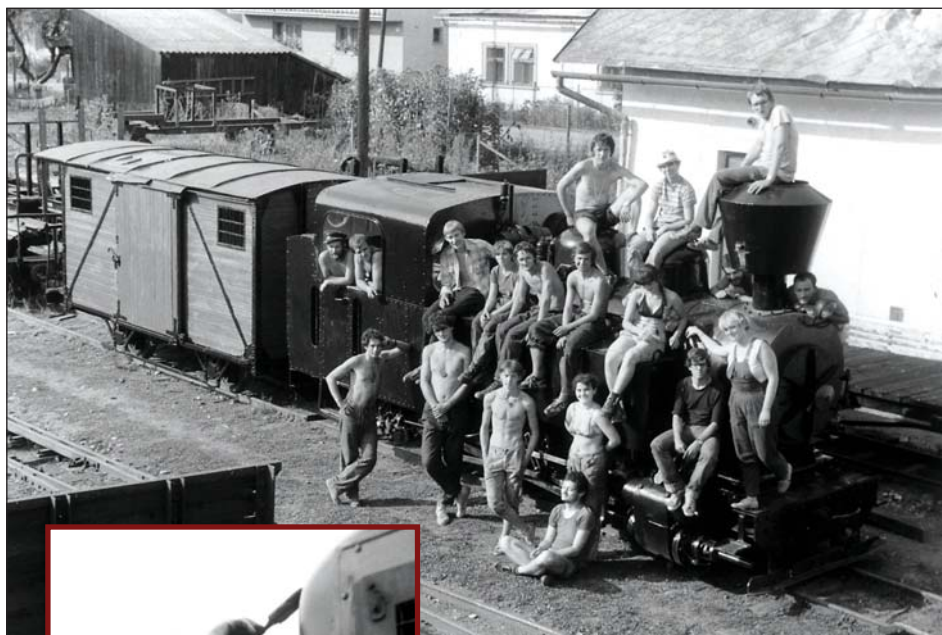


Windows starého vláčika...

alebo 30 rokov dobrovoľníctva na Čiernom Balogu (počiatky environmentálneho povedomia)



Cez okno starého motoráčika som sa pozeral, ako sa k nám pomaly šinie parná lokomotíva. Nezdalo sa mi to pravdivé. Ale keby som nebol videl letokruhy stromov, kde pribudlo tridsať prstencov, ostal by som stratený v minulosti. Takto pred tridsiatimi rokmi sa v krajine Čierneho Hrona udiala pozoruhodná zmena. Vyhaslo horúce srdce lokomotív a medzi pražkami na lesnej úzkorozchodnej trati sa objavila tráva. Kolajnice nemôžu ináč, ako sa mlčky prizerať na pomalú červenú hrdzu a životaschopnú zeleň tráv. Železnica na Čiernom Balogu vtedy skončila svoju púť.

Motorovú trakciu železničky nahradili nákladné autá. Predtým sa drevo najprv splavovalo po rieke alebo vozilo na vozoch. Koncom XIX. storočia sa vo veľkom rozrástla železnica a začiatkom XX. storočia sa stala častým sprievodcom našich dolín. Symbióza „triády“ riek, ciest a úzkych tratí. V 80. rokoch minulého storočia tento spôsob dopravy zastaral. V údoliach stíchli vlaky a nahradil ich zvuk ťažkých automobilových prepravníkov.

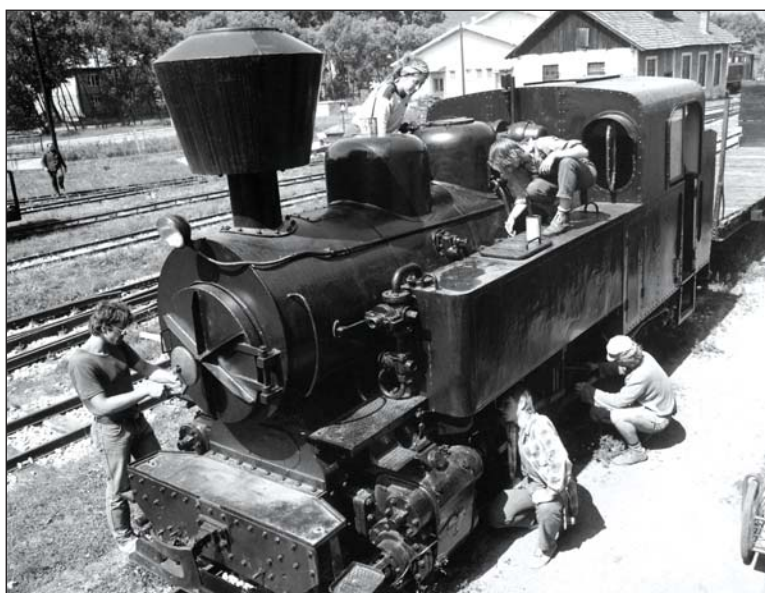
Mnoho železničiek sa narýchlo postavilo a po vyťažení lesa sa preniesli inam. V čiernohronských dolinách bolo dreva dosť a železnica tu fungovala dlho. Až do obdobia, keď prestala byť rentabilná. Inak povedané, keď už si „nezaslúžila“ pozornosť. Bolo treba vymyslieť, ako túto „starú dámu“ neposlať do šrotu.

Technická pamiatka

V tej dobe si niekoľko miestnych ľudí uvedomilo vzácnosť tejto železničnej sústavy, ktorá v dobe svojho rozkvetu merala 132 km. Prišli na nápad vyhlásiť železničku za pamiatku. Tak sa zrodila myšlienka aj o zmysluplnej záchrane čiernohronskej úzkorozchodnej železnice (ČHŽ) ako technickej pamiatky. To by samo o sebe však nestačilo. Bolo treba povedať, čo potrebuje na svoje budúce fungovanie. Nedávno som bol na podobnom mieste pri Liptovskej Tepličke. Kedysi tam tiež boli kolajnice, vlaky, lokomotívy, vagony. Dnes tam iba skúsené oko nájde železničný násyp či drobné ostatky bývalej trate. Všetko pohltila vegetácia. Záujem osobne sa starať o ľudové staviteľstvo a staré veci, ktoré zanikali, sa zrodil v 70. rokoch (XX. storočia), keď hŕstka ochranárov z Bratislavy začala na Podšípe, Federove, neskôr Borovom, Vlkolínci... opravovať drevenice, stodoly, mlyny. Vznikol pojem historické krajinné štruktúry.

Tábory Stromu života

Na Čiernom Balogu, respektíve v Banskej Bystrici, vznikla správna konštelácia podobne zmýšľajúcich ľudí, ktorí si povedali, že zachránia železnicu vlastnými rukami. Začalo to tak, že si postavili stany v doline, založili oheň, rozdúchali



pahreby a vysúkali si rukávy. Bolo treba dokázať, že to myslia vážne a že tam ostanú. Tak vznikol fenomén táborov Stromu života. Zo začiatku možno náhodou, ale čím dlhšie, tým premyslenejšie sa budovala „nová triáda“, ktorá predžila život úzkorozchodnej železničky dodnes. Títo ľudia našli zvláštny súlad medzi tým, čo ich baví a čo užitočné treba urobiť. Preto zaviala vlajka nad Vydrovskou dolinou a zazneli piesne, ktoré si ľudia priniesli so sebou.

Prvý tábor sa uskutočnil v roku 1983 a hneď po ňom sa na jeseň zrodila koncepcia, dnes by sme povedali, ich udržateľnosti. Vyžadovalo to kvalitnú organizáciu a zvláštny spôsob myslenia a čítania, ktorý ľudí spája dohromady. Vtedy sme to chápali ako životný štýl. Naši priatelia, ktorí vtedy opravovali drevenice na samotách, to nazvali „ostrovy pozitívnej deviácie“. Pozitívna odchýlka (od uniformity doby).

Začiatky dobrovoľníctva

Zrodil sa zmysel vecí a zmysel priateľstiev. Všetko to bolo naozaj. V naozajstnej Vydrovej doline, pri naozajstnej úzkorozchodnej trati. Museli sme nájsť aj spôsob, aby to spoľahlivo fungovalo. Ľudia sa striedali po týždňových, niekedy aj dvojtýždňových turnusoch. Práce viedli palieri, o ubytovanie a stravu sa starali hospodárky a vo voľnom čase vymýšľali program inštruktori. Mnohí sem prišli iba kôli tomu. Vidieť a zažiť. Tak vznikli dnes už skoro neuveriteľné príbehy, osudy ľudí. To bolo naše „know how“. Tajomná „triáda“ prežitia – niečo urobiť, niečo zažiť, mať zázemie. Vyžadovalo to celoročné úsilie. V lete tábory, na jeseň, v zime, na jar kurzy a tréningy špecialistov na odborné práce, hospodárenie a program. Pragmatizmus. Každú chvíľu hrozilo, že železnica zanikne. Nasledovali vybavovania, papierovanie, dohody, kompromisy. Dnes sa to nazýva manažment a dobrovoľníctvo, vtedy to malo rôzne „celospoločenské“ prídomy. A priznajme si aj primeranú spoločenskú podporu. Balog neskôr inicioval aj ďalšie aktivity v Banskej Štiavnici, Spišskom Hrade, Múzeu ľudovej dediny v Martine, Dubníku... Podporil aj archeologický výskum na Kláštorisku v Slovenskom raji.

Obnova železničky

Prešli ďalšie roky. Dobrovoľné tábory sa pretavili do profesionálnej práce. Záchrana sa zmenila na obnovu. Zmenilo sa spoločenské zriadenie. Dobrodružstvo na všednú skutočnosť. Konečne boli sprevádzkované prvé úseky trate. Boli opravené mašinky a vagóny. Vzniklo pozoruhodné depo, plné starých technických skvostov. Dnes by niekde zarastali v lese, tak ako ten stratený motorový vozeň M 283.0 v Malých Karpatoch pri Jahodníku. Nešlo to tak rýchlo, ako to píšem, ale trvalo to jednu, dve, ...tri desiatky rokov.

A tu sme sa v príbehu ocitli na mieste, ktorému sa hovorí nostalgia. Spomienkový optimizmus! Je to záračný pocit, prísť sem a povedať si: „Bol som pri tom!“ A potom stretnete niekoho, kto sa podobá na Vlada, Kláru, Petra, Pípa, Konga, Kalku, Jardu, Sincovú, Eňu, Hrábete, Aleša, Tamaru, Zorku, Majku, Juru, Tonda, Vlada, Alfú, Karla, Katku, Rasťa, Evu, Anjela, Ciba, Jana..., čiarkový kód našich tvárí, a všetci povedia to isté: „Boli sme pri tom...“ Ale kto nás dnes vypočuje?

Cez okno starého motoráčika som sa pozeral, ako sa ku nám pomaly šinie parná lokomotíva. Kúdoly pary v podvečernom chlade vytvárali zvláštny opar, ako keď sa vo filme vynárajú dávne postavy. Ale lokomotíva bola ozajstná. Z ozajstného železa s ozajstným ohňom vo svojom žeravom srdci. Išla dopredu a pomaly. A pomalicky, váhavo nás minula a stratila sa za zákrutou. Zobrala so sebou povedomé tváre. Ostali za ňou stromy a lesklé pásy ocelových koľajníc, prerušované rytmom pražcov. Zajtra už povezie turistov. To už tu nebude „stará garda“. Vo Vydrovej doline bude stanovať niekto iný. Piesne dozneli, uhľiky po ohni vychladli. Darma sa obzerať dozadu. Nikdy nevstúpiš do tej istej rieky. Naše príbehy odplavil Čierny Hron.

Stretnutie po 30. rokoch

Takto sme sa v sobotu 6. júla 2013 stretli vo Svätom Jáne. Dve či možno tri generácie, ktoré sa podieľali na tom, že dnes železnica žije. Ani sa všetci navzájom nepoznajú. Spája nás naša úzkorozchodná trať, pár rušňovodičov, ktorí sem stále chodia. Spája nás Aleš Bílek, ktorý tu ostal ako prikovaný. Dodržiaval slovo. A jeho Majka a naše deti a ich deti. A boli tu, dnes tí hlavní, miestni, starostovia, priatelia, fanúšikovia, dobrovoľníci... Vôňa ohňa, neprerušiteľný šum Čierneho Hrona, ktorý sa nedávno rozvodnil. Tichý opar nad dolinou a neúnavne mávajúce vetvy stromov...

Bola to oslava medzi slnkom a drobnými kvapkami dažďa. Bez médií. Spomienky, čo sa zmestia iba do našich pocitov. História sa zostručnila, pribudlo ľudí, ktorí pri tom nikdy neboli. Ale tu ide o iné významy. Ešte nie sme na konci cesty. To, čo nám ostalo, to je zvláštna pokora a poznanie, ktoré príde iba s vekom. Stretli sa miesto a čas a ľudia v pravú chvíľu. Boli sme pri tom. Niečo, čo ostane hlboko vo vnútri,



tak ako ostanú v zemi korene. Niečo na čo stačí tichý šepot, pevné stisnutie rúk. Pohľad, ktorý neuhne. Vtedy sme si vraveli, že dolina si zapamätá naše hlasy. Mali sme iba malú nádej a neodôvodnené nadšenie. Nezarástlo to milosrdnou trávou, do ktorej kedysi utekali hrdzavejúce koľaje našej železničky... Dnes tu jazdí parný vlak. Prináša nové nádeje do krajiny, ktorá bola vždy tvrdá až nehostinná k ľuďom, ktorí sa tu odhodlali žiť. Ale funguje to. Skúste si to. Skúste ísť za vidinou, ktorá sa stane faktom. Za linkou cesty, ktorá mizne na obzore, za ktorý nedovidíme. Len preto, aby sme to nevzdali. To robí naše činy i našu krajinu zmysluplnou.

Peter Jančura
očitý svedok udalostí
Ilustračné fotografie: archív autora