



Ako mnohí chlapci, aj ja som mal doma vláčiky. Bavilo ma stavať trate, staničky, zostavovať súpravy a – samozrejme – jazdiť. Spomenul som si na to nedávno, keď som v Tisovci spolu s mnohými ďalšími zvedavcami nastupoval do historickej súpravy parnej zubačky. Že ste o nej v živote nepočuli? Niet sa čo čudovať, veď celých šesť desaťročí zapadala prachom a možno len náhodou nezmysla do nenávratna. Vďaka skutočným nadšencom, ktorých láska k vláčikom neopustila, sa však dnes môžeme na Slovensku pochváliť ďalším vskutku európskym unikátom.

ZUBATÝ *unikát*

JEDINÁ PARNÁ ZUBAČKA SVOJHO DRUHU OPĀŤ JAZDÍ NA HOREHRONÍ



Už pohľad naň je fascinujúci. Krásne vynovený, jagajúci sa storočný rušeň zubačky stojí na koleji na železničnej stanici v Tisovci a spokojne si baľka, pripravený vyraziť na trať do sedla Zbojská. V kotle horí oheň, ktorý podchvilou prikrmuje kurič, z komína sa dymí, sem-tam zasýči para. Malí i veľkí cestujúci v historických drevených osobných vagonoch čakajú na pokyn. Ozve sa očakávaný hvizd, strojvodca sa fortieľne chopí ovládania a mašina sa pomaly, ale

rozhodne, s príznačným puľkaním pohýna vpred a tisne vagony pred sebou, ako sa podľa predpisov do kopca patrí. Ďalšie dejstvo splneného sna veľkých chlapcov sa začína.

Z nepotrebnéj vytúžená

Príbeh zubačky z Tisovca do Pohronskej Polhory sa začal písať na sklonku 19. storočia, keď ju postavili, aby spojila železiarne v Tisovci,

Podbrezovej a Hrončí. V roku 1896 sa dal do pohybu na tejto trati prvý zo štyroch parných rušňov, vybavených okrem klasického adhézneho aj ozubnicovým pohonom. Dve ozubené hnacie kolesá roky spoľahlivo zapadali do dvojramelového hrebeňa Abtovej ozubnice na približne päťkilometrovom úseku stúpania do sedla Zbojská s prevýšením vyše 50 promile. Lenže pokrok nezastavíš, technika sa zdokonaľovala, nastúpili modernejšie motorové rušne, ktoré

už ozubnicu nepotrebovali, a para odchádzala do histórie. Tak sa spečatil aj osud pravidelnej premávky zubačky a v roku 1955 ju zastavili. Málokomu napadlo, že o pár desaťročí bude partia skutočných vlakových fanúšikov tak srdnato bojovať o jej návrat a postarajú sa o oživenie obdivovanej atrakcie a o kultúrnu pamiatku. Mnoho ľudí za ňou neváha precestovať pol Európy, lebo je jedinou ozubnicou s parným rušňom na železnici s normálnym rozchodom na starom kontinente.

Čertovsky pekná trať

Na plošinke prvého vagóna stojím spolu s jedným z nich, dušou zubačky a predsedom rovnomeného občianskeho združenia Jánom Spišiakom. Sledujeme, ako súprava pomaly, ale isto stúpa nádhernou horehronskou krajinou, vagóniky romanticky hrkocú, rušeň vzadu podchvíľou zapíska. Prechádzame po ocelovom moste, ktorý výškou i tvarom vyvoláva rešpekt. „Toto je Čertov most, je v Čertovej doline, tamto v rokline je Čertova jaskyňa a ja ešte hovorím, že je to čertovsky pekná železničná trať,“ zavtipkuje. Most Pod dielom, ďalší oku lahodiaci pohľad. Počas druhej svetovej vojny bol zničený, do roka však nanovo stál, hoci v drevenej podobe. „Nebohí kolegovia vraveli, že keď po ňom vlak prechádzal, kýval sa. Po vojne ho postavili z ocele

a v takej podobe stojí dodnes,“ spomína na cestu zubačky i vlastnú, vedú priam bytostne spojené. Ján Spišiak je totiž s touto traťou doslova spätý už od narodenia - veď dom mali priamo pri trati a návstidle. Od malička sledoval vlaky, vyučil sa za rušňovodča a 42 rokov po nej jazdil. „Je to moja srdcová záležitosť. Aj v penzii stále pôsobím vo fachu. Oživením parnej zubačky sa mi splnil veľký sen,“ hovorí. Kým sa k nemu však dopracoval, stálo to veľa času, vôľa aj peňazí jeho i ľudí rovnakej krvnej skupiny. Nelutujú, výsledok stojí za všetku námahu.

Obrovské zadostučinenie

Veľké dobrodružstvo oživovania parnej zubačky sa začalo v roku 1994. Nadšenci z bratislavského Múzejno-dokumentačného centra ŽSR vtedy zistili, že v jednom depe v Rumunsku sú rušne veľmi podobné štyrom, ktoré jazdili kedysi na trati z Tisovca do Pohronskej Polhory. Vybrali sa tam, slovo dalo slovo a v roku 2002 priviezli dva takéto rušne do Bratislavy. Zaplatil ich fanúšik vlakov Bodo Hauswald, Nemeč dlhodobý žijúci v hlavnom meste Slovenska. Na kúpe i doprave sa podieľala aj Čiernohronská železnička. V roku 2003 rozpracovali opravu týchto, v podstate šrotových rušňov vo

Mnoho ľudí za ňou neváha precestovať pol Európy, lebo je jedinou ozubnicou s parným rušňom na železnici s normálnym rozchodom na starom kontinente.



vrútockej firme OKV Martin, financovali ju ŽSR. Tisovčania sa o kúpe rušňov dozvedeli z médií, hneď sa kolegom z Bratislavy ozvali a založili občianske združenie Zubačka, ktoré pôsobilo ako predvoj dnešných aktivít. Z likvidovaného depa v Tisovci zachránili motorový rušeň a začali s ním prevádzkovať vláčiky na trati z Tisovca až do Brezna a Podbrezovej. V roku 2012 doviezli z Bratislavy vozidlá na zabezpečenie prevádzky železnice, majú ich v prenájme od múzejno-dokumentačného centra. Roky 2012-14 sa niesli v znamení všeobecných príprav na začatie prevádzky. Tisovčanom sa začalo ťažko, pomohlo však mesto a storočnú budovu depa, v ktorej „spávali“ ešte pôvodné mašinky, im dalo do prenájmu. „V roku 2014 sa náš veľký sen naplnil. Keď 13. apríla doviezli parný rušeň zubačky po sedemročnej oprave z Vrútok do Tisovca, po 60-tich rokoch sa pamäť zubačka vrátila a my všetci, ktorí sme sa na tomto veľkom projekte podieľali, sme cítili obrovské zadostučinenie,“ spomína Ján Spišiak.

Skúškami prešli všetci

Fanúšik vláčikov z Rakúska, ktorý takisto prišiel na Horehronie špeciálne pre túto jazdu na zubačke, sa opýta, či strojvodca a kurič pochádzajú z pôvodnej prevádzky. Nuž, nepochádzajú, od skočenia parnej prevádzky ubehlo predsa len už priveľa rokov... „Sú to nadšenci, viacerí sú zamestnancami železníc - samozrejme, všetci museli prejsť školeniami a skúškami na parnú prevádzku,“ vysvetľuje Ján Spišiak. Nie je to vôbec jednoduché a kým uchádzač získa potrebný certifikát, trvá to aj dva roky. V krásne vynovenej lokomotíve prvýkrát zakúril piaty deň po jej príchode do Tisovca, nasledovali skúšky – lebo ako príšelec z Rumunska, navyše bez papierov, musela aj ona dokázať, že je súca na ostrú prevádzku. Skúšky na ťah, tlak, brzdenie a kadečo iné absolvovala v septembri a 4. októbra 2014 nastal veľký deň D, keď sa parná zubačka vydala na prvú jazdu pre

verejnosť. Od mája 2015 sa na trati z Tisovca na sedlo Zbojská začalo premávať podľa cestovného poriadku. Symbolicky, po 60-tich rokoch od konca pôvodnej pravidelnej parnej prevádzky. V rušni zvyčajne zakúria už večer pred jazdou a do rána udržiavajú v kotle oheň. Táto mašinka je zásobníková, nemá za sebou tender, ale tona uhlia zo zásobníka na jeden deň a dve jazdy stačia. Vodu však medzi jazdami doplniť treba, na stanici v Tisovci. Pomáha pri tom požiarny vlak – súprava motorového rušňa s cisternami vody, ktorá musí jazdu parnej zubačky sprevádzať. Uhlie do zásobníka vynášajú ručne.

4. OKTÓBRA 2014
NASTAL VEĽKÝ
DEŇ D,
KEĎ SA PARNÁ
ZUBAČKA
VYDALA NA
PRVÚ JAZDU
PRE VEREJNOSŤ



Zubačku oživila vášeň

Pamäť zubačka jazdí v Tisovci len do príchodu prvých mrazov, potom ju musia odstaviť, aby ju nepoškodili. Zatiaľ totiž nemajú vykurované depo, ktoré by nádherný rušeň ochránilo. Okrem pravidelných jzd si možno zubačku objednať aj na zvláštnu jazdu. Je o ne záujem, najmä medzi cudzincami. „Zubačka priťahuje záujem návštevníkov z celej Európy, je to vzácna turistická atrakcia, ktorá nemá v Európe páru,“ hrdó konštatuje môj sprievodca. Aj v našom vlaku počul nemčinu, angličtinu, češtinu, maďarčinu. Medzi cestujúcimi sú nielen rodiny s deťmi, viacerí pasažieri sú na prvý pohľad fanúšikmi až fanatikmi železníc a živo sa zaujímajú o každý detail. Mimochodom, za nami na rušni stojí pri kotle duchovný otec celej akcie Jirí Kubáček, bývalý riaditeľ múzejno-dokumentačného centra a dnes šéf sekcie na ministerstve dopravy. „Nebyť jeho pomoci, my to tu sami nerozchodíme. Venoval dokonca deväťtisíc eur z vlastného vrecka, aby sme mohli rozbehnúť prevádzku,“ pripomína Ján Spišiak. Netreba vari dodávať, že všetci pätnásti, ktorí sa o oživenie zubačky a jej prevádzku starajú, sú dobrovoľníci a robia to zadarmo, neraz dokonca sami prispievajú. Chvalabohu, Ján Spišiak má okolo seba ľudí s vášňou pre vec, bude teda komu odovzdať štafetu. Pochvaluje si spoluprácu s mestom Tisovec, salašom Zbojská i Čierohronskou železničkou. Nadšencom z Tisovca sa síce splnil sen, avšak zaspáť na vavrínoch nemienia. Do podoby spred päťdesiatich rokov by radi vrátili depo, zauhovacé žerav na zbrojenie rušňov uhlím i vodný žerav na dopĺňanie vody, alebo sfunkčnúť točňu. Oživil by chceli aj druhý parný rušeň, ktorý čaká na svoj návrat. Vystupujem v Tisovci z vlaku, ktorý ma previezol nielen krásnym krajom, ale aj históriu jedného technického diela, ktoré stojí za to vidieť, počuť i precítiť. Som potešený i vďačný ľuďom, ako je Ján Spišiak. Za dôkaz, že kde je vôľa, tam je cesta. A nielen zubačkou.

Foto k článku: Ján Lařtoš, Milan Stábej