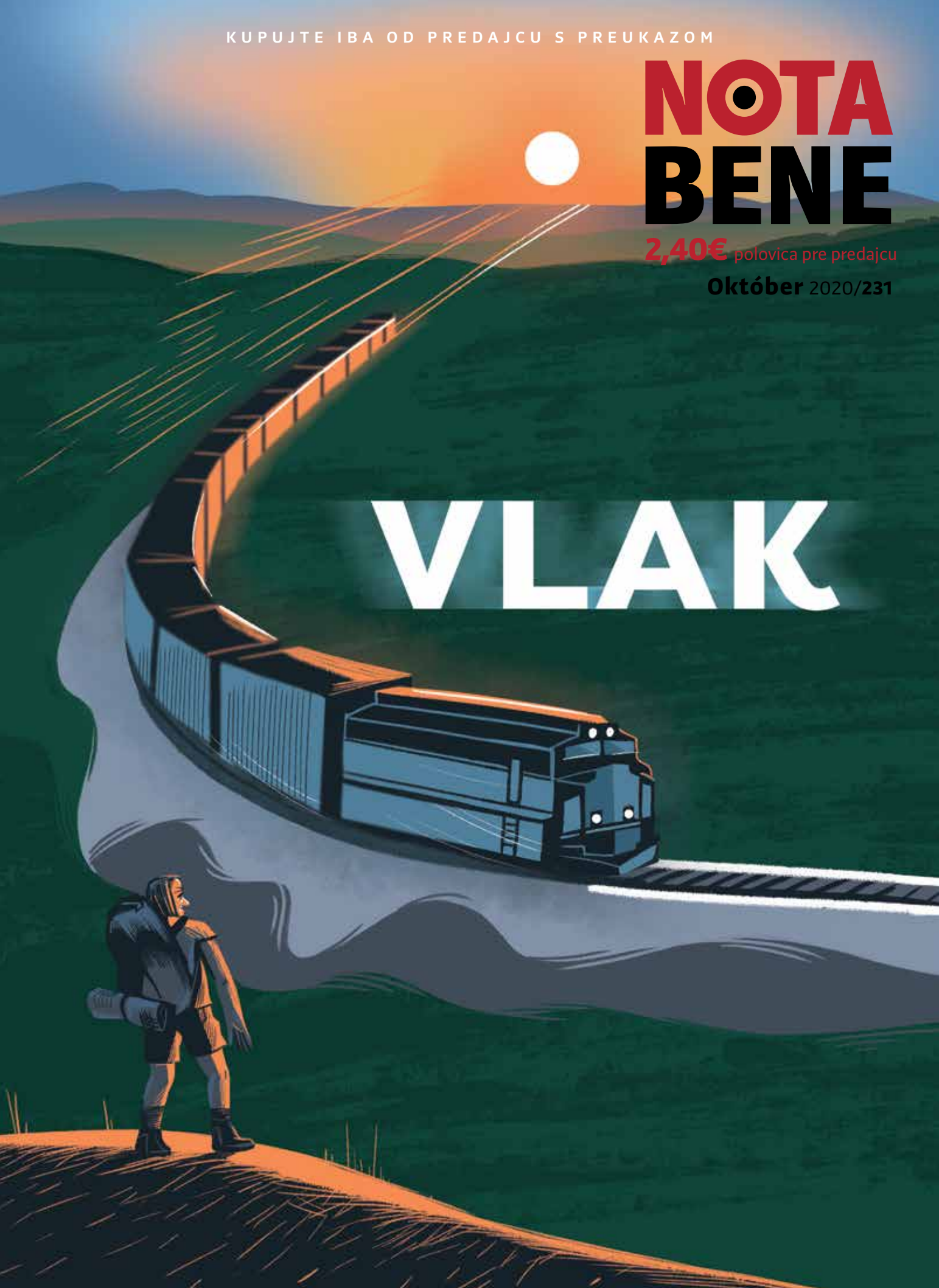
KUPUJTE IBA OD PREDAJCU S PREUKAZOM

NOTA BENE

2,40€ polovica pre predajcu

Október 2020/**231**



ILUSTRÁCIA NA OBÁLKE: Sasha Chagina

VLAK VLAK VLAK

Rozhovor
Architekt vizionár
4

Reportáž
Od uhlia a sadzí
8

Téma
Svetom po koľajniciach
12

Príbeh
Koľajnice v snoch
15

Rozhovor
Mama Rosa
18

História
Cestovanie v luxuse
25

Pútnik
S vetrom vo vlasoch
30

Cesta južnou trasou

Sedím vo vlaku z Bratislavy do Košíc. Podľa mojej mamy je cesta južnou trasou plná dobrodružstiev, skúšok charakteru – v niektorých prípadoch môže byť až transformačným zážitkom.

Už polhodinu stojíme uprostred poľa. Je tma. Nevieme, kde sme, prečo sme tu a už vôbec nie na ako dlho. Aká to metafora ľudského života! Hľadáme sprievodcu – autoritu, ktorá by nám vniesla do veci trochu jasno. Niet ho. Neistota nás zbližuje. Moje spolucestujúce odložia mobily. Aj by sme spolu vyrazili na kávu, ale žiadny jedálenský vozeň tu nie je. Blahosklonne pozorujú moje neúspešné pokusy otvoriť okno a nervózne snahy dopátrať sa informácií. Delia sa so mnou o skúsenosti, čokoládu a plne nabité telefóny. Amatérska chyba vyraziť na cestu len s pollitrovou fľaškou vody a s vybitým mobilom. S pitným režimom tu aj tak netreba byť príliš rozšafný. Najbližší záchod je zamknutý už od východzej stanice a v druhom netečie voda.

Niektorí spolucestujúci sa vonku nahlas rozčuľujú, starí veteráni ticho stoja jednou nohou na schodíku vlaku a pofajčievajú. Môžeme sa pohnúť o päť minút alebo o dve hodiny. Pár dobrodružnejších spolucestujúcich objaví v blízkosti dedinskú vlakovú stanicu s putikou a miznú v tme. Jedna pani mi poradí, že v ďalšom vozni vraj funguje klíma, ale zas tam nesvieti svetlo.

Postupne ma opúšťajú obe spolucestujúce, jednu si vyzdvihne manžel a druhú snúbenec. S dlhým čakaním a hustnúcou tmou sa môj rebríček hodnôt upravuje. Už nerátam meškanie. Už viem, že Ipieť na cestovnom poriadku – knihe kníh, publikácie publikácií – je len prejavom malicherného ducha. Čo tam po hodinke, dvoch – už túžim len doraziť domov ešte dnes. Keď sa po dvoch hodinách vlak pohne, už ma netrápi hlad a smäd či hnev. Preč je to neskromné stvorenie, ktoré sa dožadovalo klímy, vody, jedálenského vozňa a funkčnej zástrčky.

Cítim len hlbokú vďačnosť.

Nedávno môj obľúbený politik, otrlý cestovateľ južnou trasou, opísal na FB svoje zážitky a vyzval ministra dopravy, aby cestu absolvovali spolu. Nech sa tak stane. Cestujúci z južnej trasy si rozhodne zaslúžia nudnejšie a dôstojnejšie cestovanie. Bez hlbokých transformačných zážitkov.

Sandra Pazman Tordová, šéfredaktorka

Architekt vizionár

Petra Nagyová Alan Hyža

Na sklonku socializmu projektoval bratislavské metro. Po zastavení tohto projektu odišiel do Rakúska. Je krstným otcom šiestich staníc viedenskej podzemnej dráhy.

Dlhé roky pracoval na projekte rýchlodráhy, ktorý stroskotal. Jeho sen sa napokon splnil, ale vo Viedni. Vladimír Šimko miluje architektúru, ktorá je čistá, čitateľná a ktorá má svoj príbeh.

Čím ste chceli byť ako malý chlapec?

S výberom svojho povolania som to mal trocha jednoduchšie, keďže môj otec bol architekt. Za socializmu bolo bežné, že architekti si privyrábali rôznymi fuškami, a keď otec do noci kreslil za pracovným stolom, často som sa mu pozeral cez plece. Takže mi aj takýmto spôsobom dovolil nahliadnuť do sveta architektúry.

Aké boli vaše študentské časy?

Pojem vyraziť do mesta pre nás znamenal, že sme sa s kamarátmi peši vybrali do centra a išli sme na bratislavské korzo. Bolo to miesto, kde sa mladí stretávali a prechádzali. Stovky študentov korzovali od Michalskej brány smerom k Mliečnemu baru, kde je dnešný McDonald´s. Toto sme absolvovali zopárkrát hore-dolu. V čase písomných maturít sme nachádzali aj „uniknuté“ otázky nalepené na výklade Mliečneho baru.

Sociálne interakcie teda boli do značnej miery iné...

Prežili sme bez nočných barov a podnikov i mobilných telefónov. Sociálne siete deformujú naše vzťahy, a preto ma na žiadnej nenájdete. V podstate „neexistujem“. Internet, samozrejme, potrebujem k práci a k životu, ale diskutovať s neznámymi ľuďmi o hocičom mi príde ako mrhanie časom. Lebo ukradnúť ho takýmto spôsobom rodine, priateľom alebo sebe sa mi javí neadekvátne.

Ako čerstvý absolvent architektúry ste sa dostali k práci na projekte bratislavskej rýchlodráhy. Ako si na to spomínate?

Po skončení školy som nastúpil do Dopravoprojektu. Dostal som sa do mladého ambicióznego tímu, ktorý s veľkým nadšením pripravoval projekt rýchlodráhy (metra) v hlavnom meste. V tíme boli skúsení inžinieri, architekti a konštruktéri. Na tom projekte sme robili takmer 10 rokov. V roku 1988 sa zahájila výstavba južnej vetvy z Petržalky do centra mesta. Pracovali sme s entuziazmom po nociach i víkendoch, pretože v nás žila vízia o modernej budúcnosti dopravy v Bratislave.

Aká bola vaša úloha v tomto tíme?

V čase pred zastavením prác som bol hlavným inžinierom jednej zo staníc rýchlodráhy, ktorej základovú jamu ešte dnes nájdete v Petržalke. Projekt i výstavba však boli v roku 1990 z politických dôvodov oficiálne pozastavené.

Prečo?

Keď v roku 1989 prišla Nežná revolúcia, nastala doba neistoty. Ako prvé sa to prejavilo v kľúčových strategických investíciách.

Aký je pocit mladého architekta, ktorý robí s kolegami nadšene na projekte a zrazu sa to skončí?

Tento pocit som na Slovensku zažil viackrát, keď sa z politického dôvodu zastavil dopravný projekt. Napríklad aj TEN-T projekt železničného prepojenia Bratislavy s Parížom. Je to pocit frustrácie, ale čo ma držalo nad vodou, bolo moje pôsobenie vo Viedni, kde som bol súčasťou veľkých projektov staníc metra. Tie dodnes slúžia ľudom.

Vaša vízia sa napokon naplnila, hoci nie v Bratislave. Začali ste pracovať na projekte metra vo Viedni.

Vo Viedenskom Kuriéri som natrafil na inzerát, že vo Viedni hľadajú architektov na projektovanie viedenského metra. Metro vo Viedni je príkladom perfektnej funkčnej architektúry. Sadol som si do auta, vzal zopár rozpracovaných výkresov a majiteľom tamojšej firmy skoro padla sánka, keď som im ukázal moju prezentáciu s počítačom vygenerovanými modelmi. Bol to pre nich šok. Človek spoza železnej opony im priniesol prezentáciu, ktorá nebola nakreslená ručne. Vôbec netušili, že tam niekto dokáže pracovať modernejšie než oni na Západe. Bol to príjemný pocit profesionálnej satisfakcie.

Práca na takomto projekte musela byť úžasná skúsenosť.

Samozrejme, bola a získané skúsenosti som niekoľkokrát chcel priniesť späť domov, ale nebol o to záujem. Vo Viedni som začal ako konštruktér a spočiatku som kreslil projekty nových staníc metra. Po roku a pol som ako hlavný inžinier prevzal svoj prvý projekt stanice.

Na návrhoch koľkých staníc ste sa podieľali?

Som krstným otcom šiestich. Každá je nejakým spôsobom výnimočná a bola nielen investorom, ale aj verejnosťou dobre prijatá. To je to, čo ma pri mojej práci napĺňa.

Dá sa porovnať, ako sa nahliada na prácu architektov v Rakúsku a na Slovensku?

Zásadný rozdiel je v spoločenskej objednávke. V Rakúsku, konkrétne vo Viedni, sú projekty metra prioritou. Na Slovensku, žiaľ, chýba objednávka na podobné veľké dopravné projekty. Zrejme to vyplýva z regionálnej deformácie obľúbeného korupčného správania úradníkov a politikov. Sám som sa s tým niekoľkokrát v praxi stretol, a aj to je dôvod, prečo dnes Bratislava vyzerá tak, ako vyzerá. Nemá rýchlodráhu ani adekvátny nosný dopravný sys-

tém a javí sa, že ho v dohľadnej dobe ani mať nebude.

V čom podľa vás zlyháva bratislavský dopravný systém?

Hromadná doprava musí bezkolízne a rýchlym spôsobom prepojiť mesto. Či to nazveme metrom, rýchlodráhou alebo mestskou železnicou, je to jedno. Ďalšia vec, ktorá je pre Bratislavu kľúčová a čo bolo vyprojektované v rámci TEN-T projektu už pred 10 rokmi, avšak dodnes sa nenašla politická vôľa to zrealizovať, je prepojenie Bratislavy s jej spádovým územiami. Všetci vieme, že denne dochádzajú do Bratislavy stotisíce ľudí na autách. To sa vo vyspelých krajinách v treťom tisícročí už nerobí. Problém teda spočíva v prepojení dopravného systému mesta so spádovým regiónom, aby ho využívali tí, ktorí ráno stoja v zápchach pri vstupe do hlavného mesta. Politikom evidentne vyhovuje, že ľudia chodia do práce autami, lebo štát profituje z čerpania pohonných hmôt a z daní za ne. Je to možno ostré vyjadrenie, ale stojím si za ním. Keby chcel štát riešiť ekologickú koľajovú dopravu, ktorá nezaťažuje životné prostredie, vsadil by na budovanie železníc. Lenže takáto dopravná infraštruktúra je stratová a musel by dotovať jej prevádzku.

Je podľa vás súčasný spôsob dopravy udržateľný?

Ak sa v tomto smere neudeje malý zázrak, bratislavská doprava v dohľadnej dobe skolabuje. Najneskôr spustením všetkých diaľničných privádzačov do prevádzky a následným rozhodnutím magistrátu, že „cezpoľní" v Bratislave nesmú zadarmo parkovať. Je toto systémové riešenie? Po príklady toho, ako to funguje, nemusíme chodiť ďaleko. Treba sa previezť do Viedne a späť vlakom a povoziť sa na celodenný lístok viedenským metrom.

V čom by mohla byť rýchlodráha prínosom?

Rýchlodráha mala zvážať ľudí zo štyroch svetových strán do mesta. Tí by v centre Bratislavy vystúpili a išli pešo do práce. Po jej zrušení bol ďalším svetlom na konci tunela železničný projekt TEN-T, ktorý mal prepojiť existujúce železničné trate na území mesta a tunelovým riešením ľudí dostať zo stanice Filiálka cez stanicu Nivy a stanicou Centrum pri obchodnom centre Eurovea až do Petržalky. Okolo roku 2010 tento projekt mohol nahradiť pôvodný projekt rýchlodráhy. Po dvadsiatich rokoch sme teda mali druhú šancu na realizáciu dopravného systému mesta aj so spolufinancovaním z Európskej únie. Lenže na Slovensku je všetko inak. Kým vo vyspelých krajinách prichádza mesto so svojou víziou a nadchne pre ňu investorov a súkromný sektor, u nás takáto vízia mesta absentuje alebo ju investorom mesto nedokáže vysvetliť.

Je ešte šanca na realizáciu tohto prepojenia?

Šanca by bola práve teraz, lebo železničný projekt by sme boli schopní zafinancovať z eurofondov. Prinieslo by to veľa benefitov, ktoré sa finančne dajú ťažko vyčísliť. Ľudia by nesedeli v autách v zápchach, čo by šetrilo životné prostredie aj čas, ktorý by mohli využiť pre seba a svojich blízkych. Ak v našej krajine nebudeme využívať peniaze z Európskej únie na tvorbu vízie rozvoja a jej budúcnosti, ale len na opravy, opäť premrháme jedinečnú možnosť na zásadnú zmenu a posun k spoločnosti nového tisícročia.

Čo všetko si okolo seba všímate v mestách?

Nie sú to vyslovene jednotlivé budovy, ale aj ľudia a to, či je mesto kultúrne. Rád si len tak sadnem na kávu, oddychujem a sledujem dianie okolo seba. Milujem výlety do Londýna za dcérou. Rád sa prechádzam popri Temži alebo si s ňou dám večeru s výhľadom na celé mesto. Viedeň je vďaka pouličnému životu a parkom veľmi príjemné miesto pre život. Čo však Viedeň nemá, a Bratislava áno, je nábrežie Dunaja. Čiastočne ho vo Viedni nahrádza dunajský kanál, ale ten je obohnaný cestnou komunikáciou.

Kto dnes udáva trendy v architektúre?

Konkrétna stavba alebo architektúra je výsledkom spolupráce architekta a investora. Jej kvalitu ovplyvňuje boj architekta a jeho vízie s investorom a jeho peniazmi. Trendy v globálnom svete udávajú veľké architektonické osobnosti, ktoré veľa videli a zažili. V tom našom malom svete architektúry je to najmä o tom, ako sa vieme dostať do interakcie s prostredím mesta a či sa pustíme len do formálnych pozlátok, alebo bude mať stavba aj svojho ducha.

Ako to myslíte?

Forma je v dobrej architektúre prejavom perfektnej funkcie a nie naopak. Neviem, či sa dnes tomuto na školách prikladá dostatočný dôraz. Na Slovensku sú architekti skôr umelci. Za rakúskym Bergom majú architekti komplexnejšiu úlohu. Je menej umelecká, no o to zodpovednejšia. Majú na starosti komplexnú koordináciu a autorský dozor nad projektom až do jeho dokončenia.

Na čom pri svojej práci staviate?

Na schopnosti presvedčiť druhých o svojej vízii. Vízia nie je nikdy najlacnejšie riešenie. Umenie tejto práce spočíva v tom, aby sa realizované dielo čo najviac podobalo pôvodnej vízii. Je to kontinuálny kompromis. Kľúčové je pracovať s ľuďmi, ktorí vedia, čo robia, a robia to najlepšie.

Ako sa u vás prepája ľudskosť s architektúrou a vašou prácou?

Vedie ma celým životom. Architektúra je na rozdiel od ostatných druhov umení asi najkomplexnejšia. Dáva ľuďom nielen estetický zážitok, ale vytvára prostredie, v ktorom sa pohybujú a žijú. Definuje náš životný priestor.

Stáli ste pri zrode rôznych staníc metra vo Viedni. Aké to je, keď nimi prechádzate?

Mám rád dni otvorenia staníc. Ako spoluautor môžem zísť dolu predtým, ako sa prestrihne páska. Je to krásny pocit, keď ľudia prídu eskalátormi dolu na nástupište, zastavia sa a pozerajú okolo seba s nadšením a s obdivom. To je asi najväčšia satisfakcia po rokoch práce. Práca na projekte a realizácii stanice metra zvyčajne trvá 7 až 10 rokov.

Ako vznikol nápad, že prepojíte jednu z najkrajších staníc metra, Altes Landgut, s galériou?

Nie je to jediná stanica, v ktorej je umelecké dielo. Tých je vo Viedni viac a sú veľmi zaujímavé. Táto je iná tým, že v eskalátorovej šachte vedúcej k nástupišťu v hĺbke viac ako 20 metrov sa nachádza 800 metrov štvorcových grafického diela. Altes Landgut je najhlbšou stanicou metra a na pravé poludnie dopadajú slnečné

lúče priamo na nástupište. Podarilo sa mi presvedčiť statikov, aby sme priestor otvorili až po povrch. Obrovské plochy betónových stien určil investor na umelecké dotvorenie. Mal som možnosť zúčastniť sa súťaže ako odborný poradca. Švajčiarsky umelec Yves Netzhammer ma oslovil najviac. Na jeho grafike sú vyobrazené štylizované usmievavé tváre ľudí, ktoré pri pohybe okolo nich menia farbu. Aj cestujúci, ktorí stanicou prechádzajú denne, tam vždy nájdu nový detail. Svedčí to o tom, aké je umenie krásnym dotvorením architektonického diela. Ďalší výstup stanice do pešej zóny na Favoritenstrasse má istý duchovný náboj. Vysoká úzka výťahová šachta sa javí ako novodobá gotická katedrála. Keď sa dívate zdola na ľudí vezúcich sa v presklených výťahových kabínach, pôsobia ako anjeli, vznášajúci sa nahor.

Na čom robíte momentálne?

Viedenské metro oslavuje 40 rokov svojej prevádzky. Mal som tú česť ho sprevádzať takmer 30 rokov. Jedným z aktuálnych projektov sú rekonštrukčné práce linky U4, ktorá vedie po historickej trase bývalej mestskej parnej železnice. Práve rekonštruujeme nástupištia a reštaurujeme historické budovy architekta Otta Wagnera, aby sme im čo najvernejšie vrátili ich pôvodnú podobu.

Žijete ešte víziami?

Stále mám svoje vízie. Bratislavské letisko mohlo byť napríklad prepojené s letiskami Budapešť a Viedeň. City Airport Train, ktorý premáva z centra Viedne na letisko do Schwechatu, mal podľa TEN-T projektu pokračovať na letisko do Bratislavy a ďalej do Budapešti. Tým pádom by človeku bolo úplne jedno, kde pristane. Vlakom by sa dostal všade. Tento projekt, žiaľ, opäť skončil skôr, než sa začal stavať. Svoju prácu mám veľmi rád. Keby som zostal bez tvorivej práce na dôchodku a popíjal kávu, úprimne by mi chýbala.

Vladimír Šimko (65) sa narodil v Bratislave. Vyštudoval urbanizmus a architektúru na Fakulte architektúry STU v Bratislave. Hneď po skončení školy pôsobil v Dopravoprojekte a s kolegami pracoval na ambicióznom projekte rýchlodráhy pre hlavné mesto. Po zastavení výstavby sa pracovne presunul do Rakúska, kde sa takmer tridsať rokov venuje projektovaniu a výstavbe metra vo Viedni. Je krstným otcom šiestich svojich staníc. Okrem svojej práce má rád cestovanie a východné kultúry, z ktorých sa podľa neho máme stále čo učiť.

Od uhlia a sadzí

Jana Čavojská

Keď spoza zákruty zapíska rušeň a s charakteristickým hukotom sa mu z komína vyvalí para, poskočí srdce malým aj veľkým. Staré mašinky premávajú na unikátnej trati s ozubenými hrebeňmi medzi Tisovcom a Zbojskou.

V zapadnutom regióne medzi Tisovcom a Breznom zapadla do zabudnutia ozubnicová železnica. Ešte sto rokov dozadu vozila surovinu medzi železiarňami v Tisovci a Podbrezovej. Aby nákladný vlak dokázal prekonať náročné stúpanie, doplnili koľajnice o ozubený hrebeň. Súpravu vozňov musel tlačiť špeciálny rušeň s ozubeným kolesom. To však nebol jediný technický unikát tejto trate. Pre prepravu rudy museli v ťažkom teréne postaviť niekoľko mostov. Keď v 60. rokoch minulého storočia ukončili železiarne v Tisovci prevádzku, ozubnicový vlak už nebolo treba. Rušne zošrotovali, trať zarástla. Našťastie, našlo sa zopár nadšencov, ktorí sa rozhodli trať oživiť. Členovia Občianskeho združenia (OZ) Zubačka sa stretávajú na stanici v Tisovci každú druhú sobotu. Reštaurujú a udržiavajú staré mašinky, prevádzkujú malé múzeum železnice a v letnej sezóne organizujú jazdy historických lokomotív a vozňov.

TLAK V STROJI

Rozhýbať taký rušeň nie je sranda. Ľudia, ktorí sa o historické mašinky starajú, prichádzajú minimálne deň pred plánovanou jazdou. Tie sa medzi Tisovcom a Zbojskou konajú hlavne v letnej sezóne. Vlak je vždy zaplnený do posledného miestečka. Nielen parné rušne a staré vozne sú zaujímavé, ale aj celá scenéria trate stredoslovenskými horami. V budove starej tisoveckej železničnej stanice zriadilo OZ Zubačka malé múzeum železničky. Majú tam aj jednoduchú miestnosť s mnohými posteľami na prespatie počas brigád. Okolo zubačky odrobia dobrovoľnícky ročne asi 4 900 hodín.

Parnú mašinku treba najprv skontrolovať. Podoťahovať skrutky, namazať olejom. Pred každou jazdou minú štyridsať litrov oleja. Opraviť, čo treba – a vždy niečo treba. Keď je pripravená, rozložia v parnom kotle oheň. Najprv ho kŕmia drevom. Po štyroch hodinách môžu prejsť na uhlie. Ďalšie hodiny trvá, kým dosiahnu potrebný tlak v parnom stroji. Prikladajú uhlie celú noc. Až potom sa lokomotíva môže pohnúť.

Asi netreba hovoriť, ako po takejto noci nadšenci parných strojov vyzerajú. Sú unavení a hlavne ufúľaní od sadzí a uhoľného prachu. Väčšinou sú to profesionálni železničiari; táto záľuba je predsa len prácou v koľajisku, a na to treba oprávnenia a osobitné skúšky. Parný rušeň je zložitý mechanizmus. Chlapi tvrdia, že je večne pokazený. „Toho, kto vymyslel tento kotol, by mali vyhlásiť za zločinca," vzdychne si jeden z nich. No už vedia, ako naň. A mašinka veselo jazdí a hvízda na zubatej trati.

ČISTÁ ŠPINA

Ako sa blíži čas odchodu parného vlaku zo stanice v Tisovci, chlapi, ktorých bude vidno, sa umývajú od sadzí a obliekajú do pekných uniforiem. Aby mali cestujúci z jazdy pekný zážitok. Tí, ktorí budú prikladať do kotla, veľmi dobre vedia, že umývať sa teraz je zbytočné.

Na jazdu treba nachystať aj Karkulku. Červený motoráčik. Zo stanice vždy vyráža za parným vlakom. Vezie náklad vody na hasenie. Z parného rušňa totiž lietajú iskry.

Výpravca odpíska a odmáva. Vlaková súprava sa dáva do pohybu. Parná lokomotíva pred sebou tlačí tri vozne plné cestujúcich. Zrýchlime na 25 kilometrov za hodinu. Prefrčíme cez prvý tunel. Chlapi začnú prikladať uhlie do rozžeraveného kotla. Plamene vo vnútri každú dávku okamžite pohltia. Všetko je od sadzí. „Sú to sadze z čistého uhlia. Preto im hovoríme čistá špina," smejú sa.

Pred nábehom na ozubnicovú časť trate vlak spomalí. Systém funguje automaticky – rušeň sa nasunie na ozubený hrebeň a zuby jeho mechanizmu doňho zapadnú. Súprava ďalej pokračuje v jazde rýchlosťou desať kilometrov za hodinu. Po jazde zákrutami a mostami, počas ktorej vláčiku máva z cesty z celej sily každý, kto ho vidí, dosiahneme konečnú zastávku pri salaši Zbojská. Vystupovať! Naspäť odchádzame o hodinu.

NAJMOHUTNEJŠIE RUŠNE

V polovici 19. storočia boli železiarne v Tisovci najväčším výrobcom surového železa v Uhorsku. Surovinu z vysokých pecí prepravovali na ďalšie spracovanie do Podbrezovej vozy ťahané volmi. Len tieto silné zvieratá dokázali previezť ťažký náklad po krivolakej ceste cez kopce a Čertovu dolinu.

Koncom storočia sa rozhodlo o výstavbe železničnej trate. Sprevádzkovali ju v roku 1896. Na šiestich najstrmších kilometroch, kde museli vlaky prekročiť masív Slovenského Rudohoria cez sedlo Zbojská, pomohli konštruktéri parnej sile ozubnicovým mechanizmom. Parné rušne pre železnicu vyrobila viedenská lokomotívka Floridsdorf. V tom období to boli najmohutnejšie ozubnicové rušne v Európe.

Na ozubenej časti trate dosahovali vlaky rýchlosť len osem kilometrov za hodinu. Najťažší, deväťkilometrový úsek medzi Pohronskou Polhorou a Bánovom išli hodinu aj desať minút. Parný rušeň vozne s nákladom neťahal, ale tlačil. Musel byť vzadu, lebo ako jediný mal výkonné brzdy. Okrem nákladu dopravoval aj ľudí. Na trati jazdili denne tri páry osobných alebo zmiešaných vlakov a dva páry nákladných.

Keď v roku 1919 vpadli na Slovensko vojská Maďarskej republiky rád, odviezli si všetky rušne do Maďarska. Kým ich vrátili, jazdili v okolí Tisovca mašinky z českej ozubnicovej železnice Tanvald – Kořenov.

ZABUDNUTÁ TRAŤ

Parné rušne dojazdili v 30. rokoch. Nahradili ich adhézne motorové vozne. Počas druhej svetovej vojny sa nemecké vojská pomstili za Slovenské národné povstanie aj na železnici. Doslova rozmlátili naše trate. Ľudia ich dali aspoň provizórne dokopy. Najväčší most na trati, nazývaný Pod Dielom, Nemci vyhodili do vzduchu. V roku 1946 postavili provizórny drevený most. Slúžil ešte koncom 50. rokov. To už bol v takom zlom stave, že museli zastaviť dopravu. Nový postavili v roku 1959. V prevádzke je dodnes.

V roku 1961 sem poslali z Česka dve dieselové ozubnicové lokomotívy. No vykoľajovali sa. Zistilo sa, že sú stavané na iné osové zaťaženie trate. Tak celú trať zrekonštruovali. Kompletne vymenili aj ozubnicu. Bola to veľká investícia. A čo sa stalo? Železiarne v Tisovci ukončili prevádzku! Taká obrovská a zbytočná investícia v čase plánovaného hospodárstva! Kompetentní radšej na trať rýchlo zabudli. Parné rušne dali roztaviť.

Keď si na ňu začiatkom 90. rokov spomenuli železniční nadšenci, zistili, aký unikát sa zachoval. Podobné trate v západnej Európe dávno vytrhali. Iná takáto technická pamiatka neexistovala. Chlapi si vysúkali rukávy a pustili sa do obnovovania trate. V Rumunsku dokonca objavili štyri konštrukčne rovnaké parné rušne, aké premávali v Tisovci. Tie obsluhovali ozubnicovú trať Caransebes – Subcetate a tiež ich vyrobili vo Floridsdorfe. V roku 2002 sa nadšenec pre železnicu Bodo Hauswald pôvodom z východného Nemecka rozhodol dva z nich odkúpiť pre trať v Tisovci. Bolo to niečo ako malý zázrak, keď ich vyložili žeriavom v Bratislave.

Rušne potrebovali poriadnu rekonštrukciu, boli v dezolátnom stave. Vrútocké závody ich roky dávali dokopy. Vyskytlo sa kopec problémov s neznámou technológiou. A stálo to kamarátskych dvestotisíc eur. Opravená mašinka sa po trati medzi Tisovcom a Pohronskou Polhorou prvýkrát previezla v septembri 2014. Tri týždne predtým zomrel posledný rušňovodič, ktorý na tejto trati ešte zažil paru na vlastnej koži.

1 (str. 8-9) Kto sa umyje, vydrží na parnej lokomotíve čistý len pár minút.
2 Dobrovoľníci odrobia za rok na zubačke 4 900 hodín.
3 Unikátne sú aj mosty na trati.
4 Pred každou jazdou minú na mazanie parného rušňa štyridsať litrov oleja.

Svetom po koľajniciach

Jana Čavojská Archív I. G.

Krajiny a kontinenty sú pospájané železničnými traťami. Komu nevadí pomalé cestovanie a chce veľa vidieť, môže vlakmi precestovať tisícky kilometrov.

Našim životom dnes velí rýchlosť. Načo cestovať do Tokia jedenásť dní, keď tam lietadlo doletí za jedenásť hodín? „Lebo z lietadla neuvidíte nič. No z okna vlaku môžete pozorovať, ako sa mení krajina, podnebie a časové pásma. Môžete spoznávať ľudí a miesta. Vlakové stanice vás privezú väčšinou do centra mesta a všade to máte blízko. Letiská sú vždy na periférii," vypočítava Ivan Gálik, nadšenec pre železničnú dopravu, svoje dôvody, prečo na vlaky nedá dopustiť. Vyrastal s nimi, vyštudoval dopravnú priemyslovku a vysokú školu železničného zamerania, roky pracoval aj podnikal v železničnej doprave. Na železnice nedal dopustiť ani vo voľnom čase. Cestuje po najzaujímavejších a najscénickejších tratiach sveta. Na nich sa nikto neponáhľa. Naopak, ide o to, aby si vychutnal krajinu, ľudí a výhľady.

SPRCHA NA PLAVÁRNI

Keď sa začiatkom 90. rokov otvorili hranice, Slováci nemali veľa peňazí. Spacie vozne boli najrozumnejším kompromisom pre tých, ktorí chceli spoznávať Európu. Ivan Gálik vtedy robil stevarda. Mal na starosti štyridsať cestujúcich. Pripravoval pre nich raňajky a večere a cez deň ich sprevádzal európskymi mestami. „Všade to bolo pre nás strašne drahé. Nedovolili sme si dať ani pivo," smeje sa dnes.

Prvý vlakový zájazd absolvoval hneď v apríli 1990. Bratislava – Benátky – Neapol – Rím – Miláno – Innsbruck – Bratislava. Túto trasu neskôr doplnili o Palermo. Vlak sa na Sicíliu prepravoval trajektom. Už to bol pre našincov zážitok. Ivan Gálik sprevádzal ľudí aj do Istanbulu či Lúrd. Najradšej mal však okruhy Škandináviou. Cestujúci nastúpili v Bratislave na medzinárodný rýchlik Čardáš z Budapešti do Malmö. Pokračovali trajektom do Štokholmu a ďalej Oslo, Trondheim a nórske Bodø za severným polárnym kruhom. „Keď sme prekračovali polárny kruh, každému cestujúcemu vystavili certifikát," spomína Ivan Gálik. Problémy robila akurát hygiena. Vozne nemali žiadne sprchy. „Okruh Škandináviou bol desať- alebo štrnásťdňový. A to už nebola žiadna sranda. Na piaty deň v Nórsku sme všetci išli na plaváreň a okrem športu sme sa tam poriadne vyumývali. V ten večer vozeň skutočne voňal."

S NÁDYCHOM LUXUSU

Neskôr sa Ivan Gálik vozil najluxusnejšími vagónmi a spoznal cestovanie vlakom z úplne inej stránky. Absolvoval napríklad ikonickú trasu naprieč Kanadou z Toronta do Vancouveru. Táto železničná cesta meria takmer päťtisíc kilometrov. Koľajnice spojili územie Veľkých kanadských jazier na východe s Britskou Kolumbiou na západe už pred 135 rokmi. Skalistými horami na úseku Banff – Vancouver premáva preslávený Rocky Mountaineer s presklenou hornou časťou vagónov a strechou, aby si cestujúci mohli naplno vychutnať výhľady na hory, plesá a nádhernú prírodu. Z toho dôvodu premáva vlak iba cez deň. Noc trávia turisti v hoteli v meste Kamloops.

Najväčší luxus zažil Ivan Gálik zrejme v elegantnom Eastern & Oriental Express na ceste z Bankgoku do Singapuru. Pripomína koloniálny štýl zo začiatku minulého storočia. Dôraz tam kladú aj na jedlo. Zabudnite na klasické reštauračné vozne a porcie z konzervy. Tu varia uznávaní šéfkuchári a barový vozeň ponúka okrem vystúpení pianistu aj kvalitnú vinotéku. K dispozícii je aj knižnica. Vlak sa šinie pomedzi ryžové polia a malé dedinky, hory a riečne údolia až k známemu mostu cez rieku Kwai. Cestujúci si ho počas zastávky môžu prezrieť. Potom pokračuje na juh, cez Malajský polostrov do Butterworthu. Turisti môžu absolvovať výlet na malajský ostrov Penang. Záverečná časť trasy vedie do Singapuru.

Trasa naprieč Juhoafrickou republikou s odbočkou na Viktóriine vodopády ponúka dobrodružstvo. Luxusný Rovos Rail vezie cestujúcich za rôznymi zaujímavosťami a na safari, aby nakoniec pri Viktóriiných vodopádoch strávili noc v stanoch uprostred slonej rezervácie. Trať vedie po železniciach takmer odsúdených na zabudnutie, cez africkú divočinu, hory, púšte, pralesy a mestečká kedysi preslávené ťažbou diamantov až k prameňom veľtokov Kongo a Zambezi. Pokračuje cez údolie Východoafrickej

priekopovej prepadliny a ďalej horami, prechádza cez dvadsaťtri tunelov a ešte viac mostov, míňa vulkanický reťazec Mbeya a križuje rezerváciu divokej zveri Selous, aby svoju cestu zakončil v meste Dar Es Salaam v Tanzánii.

AKO NA LETISKU

Trasa dlhá 4 300 kilometrov spája austrálske Sydney pri Tichom oceáne a Perth na brehu Indického oceánu. Premáva po nej jeden z najslávnejších vlakov sveta – Indian Pacific. Cestujúci si z okien vychutnávajú výhľad na miliónové metropoly, ale aj historické vinohrady, opustené banícke mestá, pastviny a vyprahnuté púšte.

Úplne z iného súdka je cesta Transsibírskou magistrálou. Podľa Ivana Gálika sa oplatí prejsť hlavne úsek z Irkutska do Vladivostoku. Trvá to štyri dni a vlak prechádza krásnou členitou krajinou. V žiadnom prípade to vraj nie je nuda, sedieť tak dlho vo vlaku. „Má aj dvadsať vagónov. Turistickú, druhú a prvú triedu. Turistická je len otvorený vozeň s lôžkami. Cestujúci dostanú, za čo si zaplatia. V skutočnosti tam na nudu nie je čas. Mne cesta vždy ubieha rýchlo. Veľa spím, veľa pozorujem krajinu za oknom. Hovorím so spolucestujúcimi, ale aj s vlakovým personálom. Prečítam si knihu alebo časopis. Zájdem do jedálenského vozňa. Alebo do sprchovacieho vozňa. Jednotlivé sprchy sú na časenky.“ Ak si zvolíte za cieľovú stanicu Peking, čaká vás cesta naprieč Mongolskom a v prvej čínskej stanici prestup do vlaku s úzkym rozchodom.

Najúžasnejší bol podľa Ivana Gálika okruh Iránom. Špeciálny vlak začal svoju cestu v Teheráne a pokračuje cez Yazd, Shiraz a Isfahán až k jazeru Van, cez ktoré prechádza iránsko-turecká hranica. Vlak prekoná jazero na trajekte a pokračuje v ceste až do Ankary.

„Irán je krásna krajina s nádhernými pamiatkami, ale hlavne príjemnými a pohodovými ľuďmi,“ spomína Ivan Gálik. „Keď som sa pozdravil a prihovoril, ani vojaci a policajti nemali problém nechať sa odfotografovať. Príjemne som bol prekvapený aj z kultúry cestovania. Väčšina železničných staníc sa podobala skôr na letiskové terminály. Také moderné stanice na Slovensku nemáme.“

JEDENÁSŤ DNÍ VO VLAKU

Podobne je to aj s vysokorýchlostnými traťami. „Kde bolo Japonsko pred päťdesiatimi piatimi rokmi, nie sme my teraz. V roku 2015 sme do Tokia cestovali na oslavu 50. výročia sprevádzkovania tratí stavaných na rýchlosť viac ako 200 kilometrov za hodinu. Na Slovensku takéto trate nemáme ani dnes,“ hovorí Ivan Gálik. On do Tokia letel. Jeho syn Matúš sa rozhodol cestovať vlakom. Lietadlo letelo z Viedne jedenásť hodín. Vlakmi a loďou trvala cesta jedenásť dní. Z Bratislavy cestoval do Břeclavi, kde nastúpil do vlaku Nice – Moskva. V metropole Ruska strávil noc v hoteli a potom pokračoval Transsibírskou magistrálou k Bajkalskému jazeru. Vystúpil v Irkutsku, aby sa odviezol historickým parným vlakom po vyradenej trati okolo jazera. Potom pokračoval do Vladivostoku. Tam prestúpil na loď. Plavil sa tri dni so zastávkou v Južnej Kórei až k japonským brehom. Odtiaľ docestoval do Tokia rýchlovlakmi šinkanzen.

Trvalo to jedenásť dní. „No umožnilo mu to spoznať veci, ktoré by z lietadla nikdy nevidel,“ argumentuje Ivan Gálik. „Priamy kontakt s krajinou a jej obyvateľmi získate len cestou vlakom.“

1 (str 12-13) Rocky Mountaineer s presklenou strechou.
2 (str. 13) Transsibírskou magistrálou.
3 Zábava počas dlhých ciest.

KOĽAJNICE V SNOCH

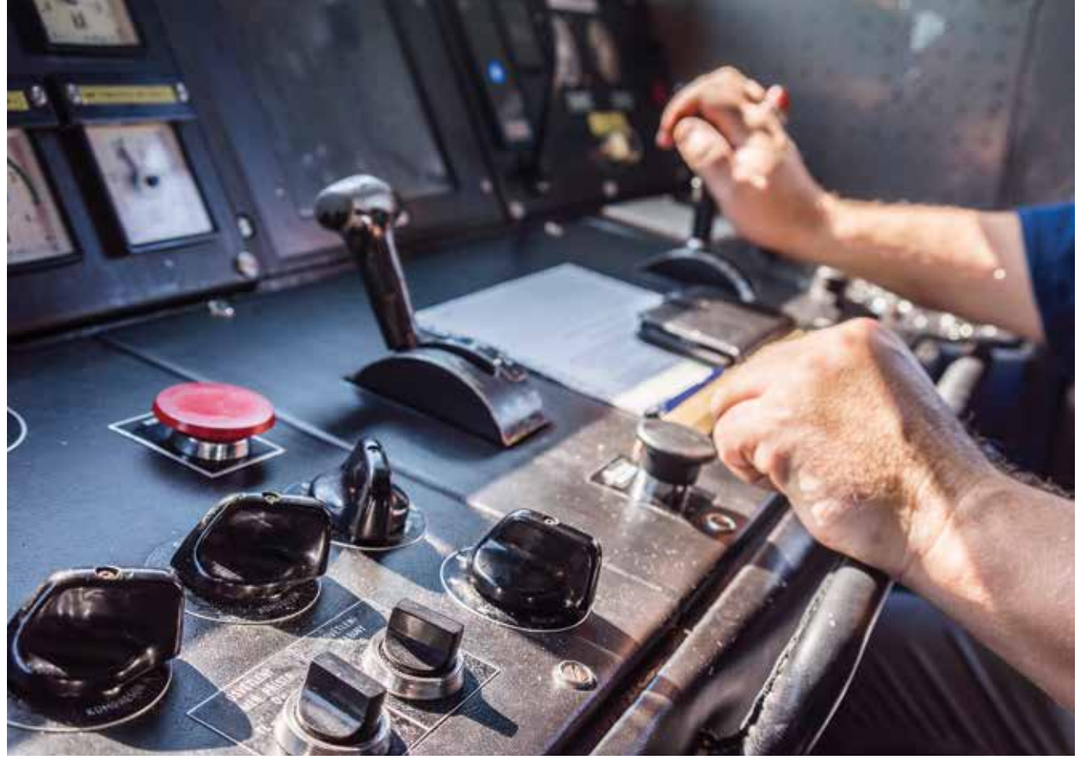
Darina Kvetanová

Môže sa stať, že na Vianoce nebude doma a nestihne ani silvestrovský prípitok. Keď treba nastúpiť do práce, nezáleží na tom, či je nedeľa, piatok, sviatok, noc alebo deň.

Jeho druhým domovom je rušeň, za ktorým ťahá ohromný kolos. A o koľajniciach, ktoré sa pred vlakom hodiny kľukatia, sa mu ešte aj sníva. Marián Mešár (48) je rušňovodič. Na začiatku jeho životnej cesty bol detský sen o fascinujúcich lokomotívach. Zreálnila ho odborná škola, povinné kurzy a roky praxe. Marián vedie vlaky tridsať rokov a ako inštruktor zároveň odovzdáva skúsenosti mladším. Na stanici v Trnave som s ním nasadla do Gorily, kedysi najvýkonnejšieho rušňa v Československu, aby som sa o jeho povolaní dozvedela viac.

DLHÁ CESTA

Možno tento článok práve čítate vo vlaku. Viete, ako zistíte, že vás vezie skúsený rušňovodič? Ak naňho počas jazdy ani len nepomyslíte. Necítite otrasy, vaša batožina nelieta po kupé, vlak spomalí a zastaví jemne a plynulo sa pohýna ďalej. Kým však rušňovodič odvezie prvých cestujúcich, musí absolvovať roky praxe. A tak to bolo aj s Mariánom Mešárom. „Po škole som nastúpil do rušňového depa v Bratislave, absolvoval technický kurz na lokomotívy, dopravný kurz na predpisové ustanovenia a začínal som s pristavovaním súprav v stanici. Získal som zručnosť a odjazdil povinný počet hodín pod dohľadom skúseného rušňovodiča.“ Na úplne prvú jazdu po trati si musel počkať šesť rokov, po siedmich sa prvýkrát dostal vlakom do Žiliny. Marián mal svoju prácu skutočne rád a robil ju s nadšením. A tak sa zaradil medzi najlepších slovenských rušňovodičov. Ako mladý chlapec vyhral celoslovenské kolo



v súťaži zručnosti, v ktorej museli rušňovodiči pri poruche rušňa diagnostikovať chyby. Aj preto ho vybrali na vozbu InterCity vlakov, čo bol v tej dobe najväčší kariérny postup.

ROMANTIKA A REALITA

Rušňovodičom sa kedysi hovorilo majstri. Verejnosť aj kolegovia na nich hľadeli s úctou a zamestnávateľ mal na nich vysoké nároky. Do ich radov sa mohol zaradiť človek s maturitou v odbore elektrotechnika alebo strojarina, ktorý prešiel cez psychotesty a nemal ani minimálnu korekciu na zraku. Dnes je všetko inak. Rušňovodič môže byť človek s akýmkoľvek vzdelaním aj bez maturity. Populárnosť povolania sa podľa Mariána vytratila hneď z niekoľkých dôvodov. „Boli sme ľudia, ktorí videli kus krajiny, dnešní mladí však majú iné možnosti cestovať a nemať pritom zodpovednosť za vlak. Ich predstavy o plate sa začínajú číslicou 1, za ktorou sú ďalšie tri cifry. V tomto povolaní to, žiaľ, tak nefunguje." Mzda skúseného rušňovodiča sa môže vyšplhať k sume 1200 eur v čistom, ak jazdí viac ako dvadsať rokov, pracuje cez víkendy, sviatky a má odrobené nadčasy. Nastupujúci rušňovodič zarobí podstatne menej.

K romantickej predstave o vození sa vo vlaku treba povedať aj o dňoch, keď sa niečo pokazí, vlak zostane stáť na trati a rušňovodič si v tejto situácii musí poradiť. Ľudí v tomto povolaní tak máme na Slovensku málo a aj nároky na nastupujúcich rušňovodičov klesajú. „Z úradov práce nám posielajú adeptov, ktorí sa dlhší čas nevedia zamestnať. Nechcel by som všetkých hodnotiť rovnako, no mnohí, aj keď prejdú skúškami, v našom zamestnaní buď nevydržia, alebo prejdú k súkromníkovi, u ktorého lepšie zarobia. Toho dobrého rušňovodiča z nich však vychovala štátna spoločnosť. A kým získa jeden človek potrebné skúsenosti a vzdelanie, trvá to štyri roky a stojí to 16-tisíc eur. Aj takto to chodí v našich radoch."

RÝCHLOVLAKY?

Sedíme v rušni, ktorému sa ľudovo hovorí Gorila a na trase Trnava – Nové Mesto nad Váhom naberáme rýchlosť 160 kilometrov za hodinu. Najvýkonnejší rušeň v Československu by dnes niekto mohol nazvať starinou. Marián ho má rád. Možno aj preto, že sú rovesníci – Gorilu vyrobili v roku 1975. „Mladí kolegovia sa chcú voziť na nových typoch rušňov, kde za nich mnohé veci urobí automatika. Mne sa páči, keď počas jazdy zostávam v strehu a rozhodujem viac ako počítač." Za Piešťanmi sa reliéf krajiny výrazne mení, z roviny sme sa dostali medzi kopce. Pekná predstava je, že rušňovodič vidí počas šichty Fatru, Tatry, v Košiciach na námestí si dá kávu a vráti sa rovnako krásnou trasou naspäť. Väčšina strojvodcov však jazdí po lokálnych tratiach a ich služba trvá aj trinásť hodín. Nastupujú do nej napríklad o polnoci a končia popoludní.

Čo sa týka modernizácie, v tej je Slovensko, jemne povedané, poriadne pozadu. Pri otázke, či sa raz budeme voziť v rýchlovlakoch, sa Marián len pousmeje. „Môžeme jazdiť tak rýchlo, ako nám dovolí infraštruktúra. Jediná trasa, na ktorej u nás vlak dosiahne rýchlosť 160 km/h, vedie z Bratislavy do Žiliny. Tento koridor budujeme dvadsať rokov a ešte stále nie sme v Žiline. Sú trate, na ktorých sa za tridsať rokov, ako po nich jazdím, nič nezmenilo. Preto, reálnymi očami, na Slovensku rýchlosť vyššia ako 160 km/h nehrozí."

NEHODY A SAMOVRAHOVIA

Železničná doprava je v porovnaní s cestnou podstatne bezpečnejšia. Marián počas jazdy pravidelne stláča tlačidlo bdelosti. Ak na to pozabudne, upozorní ho zvukové znamenie. Je to ochrana pred mikrospánkom, ale aj pre prípad, že by rušňovodič počas jazdy stratil vedomie. Už viackrát takto zaúradovala cukrovka alebo problémy so srdcom. Vlak vtedy sám zastaví, no sú aj prípady, ktoré sa skončili nehodou. Marián za tridsať rokov neurobil vážnejšie pochybenie, ktoré by viedlo k nehode. Pod koľajami vlaku, ktorý viedol, však až trikrát umrel človek. Prvý prípad ním vnútorne otriasol. Keď mu už bolo jasné, že zrážke nedokáže zabrániť, sklopil hlavu a odvrátil zrak. Mal vtedy 28 rokov. Dodnes si pamätá čísla rušňov aj ďalšie udalosti, ktoré nasledovali.

Pri druhom samovrahovi sa od polície dozvedel, že išlo o človeka, ktorého poznal. Tretí prípad bol otázkou nezodpovednosti osoby, ktorá nemala na trati čo robiť. „Normálnej ľudskej bytosti nebudú takéto momenty nikdy ľahostajné. Rozmýšľam nad tým, čo sa musí v človeku odohrávať, keď sa postaví pred vlak a tomu rútiacemu sa kolosu neuhne. Vždy som sa s tým snažil vyrovnať tak, že to bolo rozhodnutie dotyčného človeka a ja som bol len nástrojom jeho činu." Svoj podiel viny majú podľa Mariána médiá, ktoré o takýchto udalostiach informujú so senzáciou. Ľudia v zlom psychickom stave tak akoby dostávajú návod, ako ukončiť svoj život. Samovrážd pod koľajami vlaku nie je málo. „Niektorí moji kolegovia nemali takýto zážitok, iní však hovoria, že prestali rátať pri čísle desať. Keď k takému niečomu dôjde, zamestnávateľ nám ponúkne pomoc psychológa a týždeň dovolenky na zotavenie. Ja však o takéto voľno nestojím, chcem si odrobiť svoje a mať pokoj na duši. Snažím sa myslieť pozitívne a nepriťahovať si takéto situácie. Aj moja štatistika už mohla byť vyššia, no v poslednej chvíli rozhodol niekto hore, ten človek ustúpil a ja som ho videl kráčať popri trati."

ZODPOVEDNOSŤ

Koľajnice, ktoré sa nám celú cestu mihajú pred očami, sa Mariánovi často dostávajú aj do snov. Je to niečo podobné ako dni po maturite. Človeku sa vtedy sníva, že si vytiahne práve tú otázku, ktorú nechce. Mariánova nočná mora vyzerá tak, že prejde cez návestidlo v polohe stoj. Vtedy sa zobudí spotený a vyľakaný. Podľa neho je za tým veľká zodpovednosť, ktorú rušňovodič cíti vždy, keď rozbieha vlak. „V prvom rade za seba, pretože mám rodinu, deti a chcem sa k ním po službe vrátiť. O nič menšiu zodpovednosť cítim za stovky ľudí, ktorých prepravujem."

Cestou do Nového Mesta nad Váhom sme sa niekoľkokrát minuli s protiidúcim vlakom. Rušňovodiči automaticky zdvihli ruku a vymenili si pozdravy. Do rušňa k nám nastúpil sprievodca, aby odovzdal potrebnú dokumentáciu, výpravca nám podal všeobecný rozkaz o obmedzeniach na trati. Pri ich kamarátskych rozhovoroch som si uvedomila, že i keď skóre slovenskej železnice nie je ideálne, vylepšujú ho ľudia, ktorí majú svoju prácu radi. Marián verí, že aspoň jeden z jeho synov by sa raz mohol zaradiť medzi nich. Ten starší má 22 rokov a vybral si inú životnú cestu. Mladší však tvrdí, že bude rušňovodičom. Možno aj on si raz na železnici nájde kamarátov, s ktorými sa bude stretávať aj mimo pracovnej doby. Marián takto hráva spolu s ďalšími štyrmi rušňovodičmi v kapele Modrá krv. Za srdce ich chytila stará rocková muzika a so svojim repertoárom už niekoľkokrát vystúpili aj pred kolegami.

Na záver som Mariánovi Mešnárovi položila ešte jednu otázku za nás, cestujúcich. Ako je to s tým meškaním, ktoré nám zvykne skomplikovať deň? „Národný prepravca je v tom často nevinne, lebo padne infraštruktúra, čo je problém partnerskej spoločnosti. Keď sa pokazí rušeň, vtedy to ide na naše tričko. Keď si však zoberieme celú štatistiku, výsledok vôbec nie je katastrofálny. Viac ako 95 percent vlakov prichádza do stanice s meškaním do piatich minút. A to sa dá tolerovať."

1 (str. 15) Dobrého rušňovodiča urobí z človeka prax, výborného láska k práci. Marián Mešár má svoje povolanie úprimne rád.
2 Naše železničné trate na modernizáciu ešte len čakajú.
3 Riadiaci panel. Gombíky ako zo sporáka starej mamy, ale aj moderné technológie, ktoré kontrolujú rýchlosť a bezpečnosť jazdy.

Mama Rosa

Jana Čavojská

Rose Hansenová sa v Thessalonikách stará o ľudí, z ktorých majú všetci strach: o mužov na úteku, často poznačených prežitými traumami alebo závislými na drogách a alkohole.

Päťdesiatsedemročná zdravotná sestra z Nemecka prišla do Grécka pred štyrmi rokmi, aby pracovala s tými najzabudnutejšími: s utečencami a migrantmi – väčšinou mužmi z krajín, ktoré Európska únia považuje za bezpečné a ich občanom azyl neudelí. Niektorí sú alkoholici, niektorí drogovo závislí. Rose je jediná, ktorá ich neodmietne ošetriť a nakŕmiť. Neváha sa kvôli nim hádať s políciou a úradmi. Vyťahuje ich z väzení. A v tých najsmutnejších prípadoch identifikuje ich telá... Mnoho ľudí na úteku spoznalo jej meno ešte predtým, než odišli zo svojej krajiny. Vedia, že v Thessalonikách im pomôže Mama Rosa.

Ako sa zdravotná sestra z Nemecka dostane k pomoci ľuďom na úteku?

Celý život som robila dobrovoľníčku v sociálnej sfére. V roku 2015 som začala pracovať s ľuďmi zo Sýrie. Bolo ich dvadsaťtri. Keď sa všetci naučili po nemecky, povedala som im: okej, tak teraz môžem odísť. Kam, spýtali sa. Do Grécka, zistiť, čo sa tam deje. Po prvej návšteve som sa vrátila ešte šesťkrát. Potom som sa sem presťahovala.

Kto sú vaši klienti?

Pracujeme väčšinou s mužmi, hlavne z Afganistanu, Alžírska, Maroka a Pakistanu. S tými, ktorých sa všetci najviac boja. Muži sú vždy stigmatizovaní. Nikto im nechce pomáhať, vnímajú ich ako nebezpečných. My sme jediné miesto, kde môžu dostať pomoc aj ľudia bez papierov. Poskytujeme lekárske ošetrenie a porciu jedla každý deň. Noví klienti dostanú balíček s mydlom, zubnou pastou, ponožkami a ďalšími základnými vecami. Momentálne ponúkame aj akupunktúru.

S akými zdravotnými problémami prichádzajú najčastejšie?

Rany spôsobené preliezaním hraničného plota a dlhou chôdzou – z tureckej hranice je to do Thessaloník asi dvadsaťpäť dní cesty. Bodné rany – jednotlivé komunity niekedy medzi sebou bojujú. Zlomené členky. Veľa kožných problémov. Napríklad svrab. Tí ľudia dlhodobo žijú v nehygienických podmienkach na špinavých miestach bez možnosti osprchovať sa a obliecť si čisté veci. Žalúdočné problémy zo zlej vody a jedla.

Čo ak niekto potrebuje ošetrenie v nemocnici?

Ak ide o neodkladnú zdravotnú starostlivosť, majú nárok na ošetrenie aj ľudia bez papierov. No je možné, že nemocnica zavolá políciu. Dokonca aj ľudia so zlomeninami odmietajú ísť do nemocnice, lebo sa toho boja. Mali sme jeden veľmi zlý prípad. Muž z Pakistanu si v Macedónsku zlomil rameno. Tri nemocnice ho odmietli ošetriť. Urobili sme fundraisingovú kampaň a zaplatili mu súkromnú nemocnicu. Rameno mal zlomené na piatich miestach, krv mu necirkulovala. Bol to súrny prípad.

Začínali ste na opustenom parkovisku neďaleko železničnej stanice, utečencov a migrantov ste ošetrovali pod holým nebom. Bolo ťažké nájsť normálne priestory?

Vždy sme chceli bezpečné miesto, kde by si ľudia mohli oddýchnuť a najesť sa. No museli sme sa niekoľkokrát sťahovať. Raz napríklad susedia urobili petíciu, vyzbierali dvesto podpisov. Ešte v ten istý deň sme museli odísť. Potom sme si prenajali priestory neďaleko peknej ulice s obchodmi. Bol to dosť šialený nápad, rozdávať jedlo na takej elegantnej nákupnej ulici... Teraz sme už rok uprostred red light dištriktu. Okolo sú len prostitútky a bordely. Neprekážame im. Medzi pasákmi máme dobrého kamaráta. Ale aj on už raz za nami prišiel s tým, že musíme veci zorganizovať inak, lebo muži majú strach chodiť za prostitútkami, keď je vonku toľko migrantov. Nie každý je teda proti nám. Ale väčšina ľudí áno.

Koľkým ľuďom pomôžete v priebehu mesiaca?

Mám presné čísla za august. Lekári ošetrili 1088 ľudí, teda okolo 40 denne. Urobili sme 136 akupunktúr. Rozdali sme 1889 jedál. Mali sme 446 nových príchodov. To je veľmi málo. Predtým si po jedlo prichádzalo denne 150 – 200 ľudí, v zime aj 400.

Prečo ich je menej?

Prekročiť turecko-grécku hranicu je čoraz ťažšie. Ďalší problém je, že ľudia sa boja prísť, lebo majú strach, že ich tu „vymákne“ polícia.

Sú to ľudia, ktorí nechcú požiadať o azyl v Grécku, ale pokračovať v ceste ďalej do Európy. Čo sa stane, ak ich chytí polícia?

Dostanú potvrdenie a tridsaťdňovú lehotu, počas ktorej musia požiadať o azyl, inak budú vyhostení. S policajným potvrdením majú prístup aspoň k nejakej pomoci: do výdajní jedla, spŕch, práčovní a podobne. Keď polícia niekoho zatkne, odvezie ho do detenčného centra. Predtým tam mohli ľudí držať 18 mesiacov, nedávno sa to predĺžilo na 36. S politickou zmenou

po voľbách a novou pravicovou vládou sa situácia veľmi zhoršila. O deportácii môžu rozhodnúť v priebehu troch dní. Preto ľudia už nechcú byť viditeľní. Boja sa prísť aj k nám.

Polícia ich môže zadržať aj u vás?

Mali sme takú skúsenosť. Keď sme ešte boli na parkovisku, raz to tam obkľúčili policajné autá a motorky. Asi dvadsaťpäť policajtov. Mali sme tam približne 340 ľudí. Začali kričať a utekať, policajti ich naháňali. Chytili osemdesiatich. Tridsiati boli bez papierov. Povedali im, že ich vezmú na bezpečné miesto, kde dostanú svoje dokumenty. No odviezli ich do nejakej budovy, kde už boli iní utečenci a migranti, ktorých pochytali v meste. A previezli ich do Turecka.

Ide o takzvané push-backy, keď štátne ozbrojené zložky v rozpore s medzinárodným právom prinútia utečencov a migrantov prejsť hranicu do susednej krajiny. V prípade Grécka ich vracajú do Turecka. Podľa informácií od ľudí, ktorí si tým prešli, sa to neodohráva v rukavičkách. Ozbrojenci sa dopúšťajú extrémneho násilia.

Nevieme, kto ich na tureckú stranu prevezie. Polícia odovzdá ľudí mužom v kuklách a tí ich prevezú cez rieku Evros na tureckú stranu. Vždy sa to odohráva v noci. Kukláči sú násilní, berú ľuďom mobily a ostatné veci. Ale okrem výpovedí utečencov neexistujú žiadne dôkazy. Nedávno sa objavilo video, na ktorom polícia ničí motor na člne plnom ľudí a čln potom nechá na mori. Úrady jednoducho povedali, že to nie je pravda. Mimovládna organizácia Greek Council for Refugees vyzbierala už asi päťdesiat svedectiev o push-backoch, no nemá žiadne fotky ani videá. A Európsku úniu to vôbec nezaujíma. Čo sa dialo vo februári, keď turecký prezident Erdogan rozšíril správu, že Grécko otvára hranice, a na hranicu prišli stovky utečencov? Ľudia sa ocitli na území nikoho, bili ich tam a mučili. A čo urobila Európska únia? Povedala len: Dobrá práca, Grécko!

Viete, ako to vyzerá v detenčných zariadeniach?

Raz mesačne má do nich prístup UNHCR. Takže vieme, že podmienky sú tam strašné. Človek tam môže byť až 36 mesiacov, ale keď mu zaplatíte právnika, veci sa môžu pohnúť. Spomeniem príklad jedného klienta, ktorý bol v naozaj veľmi, veľmi zlom väzení Petrou Ralli. Držali ho tam šesť mesiacov, policajti ho mučili. Jeho rodina mu zaplatila právnika, tak som ho zaangažovala a klienta včera popoludní prepustili.

Z čoho varíte jedlo pre toľko ľudí?

Dobrovoľníci chodia pred koncom otváracích hodín na trh a zbierajú od trhovníkov zeleninu, ktorú nepredali a už by sa pokazila. Kupujeme len suché potraviny, ako sú cestoviny, ryža, fazuľa a olej.

Ako trhovníci reagujú na žiadosť o nepredanú zeleninu?

Hovoríme, že je to pre bezdomovcov. Sú na to zvyknutí. Je to tu bežné. Aj organizácie, ktoré varia pre gréckych bezdomovcov, takto chodia po potraviny. Okrem toho ide o zeleninu, ktorá by sa pokazila a treba ju čo najrýchlejšie minúť.

Sú vaši dobrovoľníci Gréci alebo cudzinci?

Takmer všetci sú zo zahraničia. Čo sa týka zdravotníckeho personálu, prichádzajú lekári, sestry aj čerství absolventi, tých voláme bejby doktori. Teraz tu máme 75-ročného lekára z Nemecka a ďalších dvoch z Holandska a Belgicka. Dvakrát do týždňa s nami pracuje Grék. Ďalší dobrovoľníci upratujú, zbierajú zeleninu a varia. Minimálna dĺžka pobytu je dva týždne, aj keď u lekárov pomôžu aj tri dni.

Máte všetky lieky, ktoré potrebujete?

Našťastie áno. Ak nám niečo špeciálne chýba, napríklad na cukrovku alebo vysoký tlak, tak to máme za čo kúpiť. Teraz sa staráme o veľmi chorého muža z Pakistanu. Už osem týždňov mu platíme hotel. 210 eur za týždeň. Je takmer slepý, nemôžeme ho poslať naspäť na ulicu.

Hotely akceptujú ľudí bez papierov?

Už vieme, ktoré áno. Ak je na ulici žena s malými deťmi a organizácie zodpovedné za takéto prípady povedia, že nemajú čas alebo miesto, zaplatíme jej hotel. Aj ľuďom po prepustení z nemocnice po operáciách alebo v zlom zdravotnom stave.

Stretávate sa s maloletými bez sprievodu?

My ich neberieme, sú tu iné organizácie, ktoré sa o nich starajú. Patria do štátnych útulkov, ale ich kapacity nestačia a trvá dlho, kým sa tam dieťa dostane. Takže najprv ide do detencie. Volá sa to ochranná väzba. Najmladší chlapec bez sprievodu, ktorého som videla, mal desať rokov. Bol z Afganistanu. Na ceste sa vždy pridal k nejakej skupine ľudí a dostal sa až sem. Našli sme ho úplne špinavého sedieť pred našou ambulanciou. Dali sme mu čisté oblečenie a jedlo a zavolali sme úrady. Povedala som im, že ak ho okamžite neodvezú do útulku, vezmem si ho k sebe domov. Naozaj si ho vezmete k sebe? Viete, aké problémy kvôli tomu môžete mať? spýtali sa ma. Nakoniec ho dali do útulku. Na izbu k šestnásťročným chalanom. To podľa mňa nebolo riešenie. Veď mal len desať!

Asi je zbytočné pýtať sa, či máte skúsenosť s úmrtím klienta. Opýtam sa, ako sa rieši taká situácia.

Niekedy je to jednoduchšie, inokedy zložité. Raz zomrel drogovo závislý muž z Alžírska. Mal vybavené všetky papiere na dobrovoľný návrat, každému ich tu ukazoval. O tri hodiny ho iný závislý našiel mŕtveho. Povedal mi to. Obišla som všetky policajné oddelenia a nemocnice. Trvalo tri dni, kým som ho našla v márnici. Oficiálne som ho tam identifikovala. Potom som kontaktovala alžírsku ambasádu. Alžírsko platí prevozy tiel, takže v tomto prípade to bolo jednoduché. Prípad muža z Afganistanu, ktorého zabil vlak, bol zložitejší. Požiadali sme afganskú komunitu aj prevádzača, ktorý bol do toho zapletený, či medzi sebou nevyzbierajú peniaze na prevoz tela do Afganistanu. Ale nefungovalo to. Nakoniec som bola rada. Lebo moslimské rodiny telá svojich mŕtvych umývajú. A keď je telo roztrhané na kusy, je podľa mňa lepšie neposielať ho naspäť. V Chanii je cintorín pre moslimov, pochovali sme ho tam. Keď zomrel muž z Maroka, komunita okolo neoficiálnej mešity pre Severoafričanov zaplatila pohreb. Pre rodinu nakrútili video. Máme aj mŕtvych z rieky. Keď v lete klesne hladina Evrosu, ukážu sa telá. Môj známy, novinár, mi posiela ich fotografie z márnice s otázkou, či ich viem identifikovať.

A keď ich nedokážu identifikovať?

V tom prípade idú telá na vedecké účely.

Mali ste aj vy problémy s políciou?

Keď sme boli na parkovisku, prichádzali policajti pravidelne. Dve-tri motorky. Vystrašili klientov aj dobrovoľníkov. Prišli a opýtali sa: Kto je tu zodpovedná osoba? Ja, odpovedala som. Čo tu robíte, znela ďalšia otázka. Ale no tak, chlapci, som tu od roku 2016, dobre viete, čo tu robíme, toto je ambulancia, je veľmi nápadná, ošetrujeme ľudí. Niekedy prišiel jeden zlý policajt a ostatní boli fajn. A niekedy prišiel jeden zlý migrant a ostatní boli fajn. Policajtov nemôžem vnímať ako zlých. Musím s nimi spolupracovať, byť slušná a milá a odpovedať na ich otázky. Musím to všetko vydržať kvôli našim chlapcom. Kto by im pomohol, keby nás zatvorili?

Grécka polícia je povestná brutálnymi zákrokmi voči utečencom a migrantom. Máte na to nejaké vysvetlenie?

Myslím si, že je to dynamikou skupiny. Sú tam aj normálni, aj krutí ľudia. A ak je jeden krutý a druhý normálny, ale frustrovaný, skupinová dynamika urobí svoje. Policajti tu zarobia osemsto eur mesačne. Pracujú v noci a cez víkendy. Nie sú tu preto, aby ľuďom ublížili. Chcú hlavne ochrániť samých seba. Majú rodiny, ktoré musia kŕmiť. A poslúchajú rozkazy. Tí skutočne násilní sú zamaskovaní muži na hranici.

Vaši klienti nepatria medzi jednoduchú cieľovú skupinu. Často musíte riešiť konflikty a upokojovať situáciu?

Tí ľudia žijú vonku, nemajú poriadne jedlo, oblečenie, nemajú sa kde umyť. Niektorí sú na drogách. Som v šťastnej pozícii. Mám 57 rokov, môžem ich objať aj okríknuť. Nedovolia si dotknúť sa ma. Môžem im zobrať nože z rúk a nič sa mi nestane. Ale aj oni si dávajú pozor. Vedia, že toto je ich jediné bezpečné miesto. Ak príde polícia a zatvoria nás, nikto iný im nepomôže.

Vplývajú na vašu prácu medzikultúrne rozdiely?

Pre dobrovoľníčky máme pravidlá, aby nenosili tielka a odhalené kolená. Niektorí muži z Afganistanu majú problém nechať sa ošetriť od ženy – lekárky. Ale kvôli kultúrnym rozdielom sme tu zatiaľ konflikt nemali. V Thessalonikách je silná drogová scéna. Albánska mafia ponúka drogy aj migrantom. Niektorí sú závislí od kokaínu a heroínu. Ale väčší problém je Lyrica, tabletka na neuropatické bolesti. Berú ju, aby ich počas dlhej chôdze neboleli nohy. Ten liek je dosť návykový. Spôsobuje aj typickú intonáciu a to, že si človek nedrží odstup. Už poznám to správanie. Koľko si si zobral, pýtam sa, keď niekto potrebuje ďalšiu liečbu. Obvykle tvrdia, že nič. Nechám ich prisahať. Pokojne prisahajú „vallah“. Tomu už neverím a chcem od nich silnejšiu prísahu, „oksim billah“. To je pre moslima veľmi vážna vec. Nedovolia si klamať.

Vidíte veľa nešťastia. Kde beriete energiu pokračovať?

Od dobrovoľníkov, ktorí prichádzajú veľmi motivovaní. Aj od klientov. Usmievajú sa a tešia, že ich tu prijímame s dôstojnosťou a ľudskosťou. Keď niekto dostane papiere alebo ho prepustia z väzenia, spoločne sa z toho tešíme. Za tie chvíle som veľmi vďačná. Pre klientov sú to jedny z mála svetlých momentov v ich hrozných životoch.

Takže tu zažívate aj pekné chvíle.

Tí ľudia veľmi oceňujú, čo pre nich robíme. Spomínam si na prípad, ktorý sa ma naozaj dotkol. Muž zo Sýrie plakal, veľmi ho boleli nohy. Povedala som zdravotnej sestre, aby prestala s ošetrovaním. Položili sme ho na lôžko, dali mu lieky proti bolesti, niečo na jedenie a nechali sme ho odpočívať. Akupunkturistka ho trochu pomasírovala. Keď odchádzal, ďakoval nám s úsmevom. Toto sú dobré momenty. A máme ich každý deň. Z nich beriem energiu. S touto prácou neprestanem, kým neskolabujem.

Vlak nádeje

Jana Čavojská Nathalie Sayago

V humanitárnych krízach aj na úteku pred nimi čelia ženy často oveľa väčším rizikám než muži.

Slovenská výskumníčka a novinárka Sára Činčurová sa téme násilia na ženách venuje už sedem rokov. V Maroku, na bielorusko-poľskej hranici a vo Venezuele hovorila so ženami o násilí, ktoré zažívajú na úteku. A ktoré radšej taja.

ŽENY NA ÚTEKU

Utečenci z Čečenska zvykli čakať každé ráno na vlak v bieloruskom Breste. Ten ich mal po pätnásťminútovej jazde doviezť do Terespolu, hraničného mesta v Poľsku, kde chceli požiadať o azyl. Z kaukazskej krajiny ľudia utekajú vinou islamizácie, násilia zo strany štátnych ozbrojených zložiek, prezidentovej svojvoľnosti a ženy, ktorých je medzi žiadateľmi o azyl väčšina, aj pred týraním od vlastných manželov. V patriarchálnej čečenskej spoločnosti je spolu s nútenými sobášmi pomerne častým javom. No na bielorusko-poľskej hranici, v zapadnutom kúte Európskej únie, kam sa medzinárodné spoločenstvo nepozerá, Poľsko už roky odmieta Čečenom možnosť čo i len podať si žiadosť o azyl. Jednoducho im prikáže vystúpiť z vlaku. Ak majú pohraničiari dobrú náladu, zopár ľudí občas nechajú prejsť. Ostatní sa musia vrátiť do Brestu. A na druhý deň ráno to skúsiť znova. Ide o porušenie práva na medzinárodnú ochranu.

„Sú to tragické prípady," hovorí Sára o ženách, s ktorými na hranici hovorila. V hlave jej utkveli hlavne dva príbehy. Sedu – meno kvôli jej bezpečnosti zmenila – muž týral tak, až skončila na JIS-ke. Rozviedla sa s ním ešte v Čečensku. No podľa tamojších zákonov patria deti po rozvode mužovi. „Sedin syn potom ochorel. Vrátila sa. Nie preto, lebo chcela byť so svojím mužom, ale preto, lebo chcela byť pri synovi."

Ďalšia z Čečeniek na úteku dúfala, že keď s mužom prekročia hranice, stane sa z neho človek. Ale násilie sa ešte zhoršilo. Rozviedla sa podľa moslimského, ruského aj poľského práva. No príbuzní jej bývalého manžela sa jej dodnes vyhrážajú.

VYHASNUTÉ ŽIVOTY

„Utekaj len, keď ti hrozí smrť," povedala Sáre v Maroku migrantka z Kamerunu. Lebo cesta je taká strašná, že často sa jej nevyrovná akokoľvek otrasný život doma. Sára si vypočula príbehy žien zo subsaharskej Afriky, ktoré Marokom prechádzali na ceste do Európy. „Mnohé sa stávajú obeťami obchodovania s ľuďmi, sexuálneho násilia a nútenej prostitúcie," rozpráva. „V každej ďalšej krajine im to hrozí nanovo. Prechod cez Saharu je strašný. Vyhaslo tam veľa životov. Kto sa cez púšť dostane a zaplatí prevádzačovi za ďalšiu cestu, dáva mu do rúk svoj osud. Ženy, ktoré nemajú peniaze, končia pri prostitúcii a žobraní. Ale prevádzači využívajú aj situáciu tých, ktoré zaplatia." Ľudskoprávne organizácie, napríklad Amnesty International, zdokumentovali nútené vyvážanie migrantov marockými úradmi na juh krajiny do púšte. Sára vysvetľuje, že to robia ako súčasť prevencie migrácie do Európy, na ktorú finančne prispieva aj Európska únia. „Žena, ktorá zažíva sexuálne násilie, nepôjde na políciu. Veď by ju akurát deportovali do púšte," argumentuje. Polícia by situáciu obetí vykorisťovania a násilia ešte zhoršila. Nedovolajú sa spravodlivosti. A skupiny

zločincov, banditov, pašerákov ľudí si dovoľujú, lebo vedia, že ich nikto nepotrestá.

BEZ SPRAVODLIVOSTI

Vo Venezuele je toľko problémov, že Sára nevie, ktorým má začať. Zrútený ekonomický systém, humanitárna kríza, politický boj dvoch rivalov – prezidenta Madura a vodcu opozície Guaidá, ktorého niektoré krajiny uznali za právoplatného prezidenta krajiny. „Režim zastrašuje organizátorov protivládnych protestov aj novinárov, ktorí o nich informujú," hovorí Sára. Je to jednoduché: muži platení vládou prifrčia na motorkách, obkľúčia svoju obeť a odvlečú ju na odľahlé miesto. Stalo sa to aj novinárke, s ktorou Sára hovorila. Fotografovala protest, keď ju obkľúčilo desať motoriek. Na každej sedeli dvaja maskovaní muži. Odviezli ju do opustenej budovy. Nakoniec ju pustili. Medzi únoscami bol totiž muž, ktorého dobre poznala, a pomohol jej. No napriek tomu sa rozhodla pre útek z krajiny. Fyzicky jej síce neublížili, ale psychicky áno. No po čase sa do Venezuely vrátila a naďalej fotografuje.

Ďalšia novinárka nemala také šťastie. „Z útoku na ňu existuje dokonca aj video," rozpráva Sára. „Keď robila reportáž z protestu, brutálne ju napadla skupina pätnástich mužov a žien z ozbrojených zložiek. Bili ju a kopali. Vykrikovali na ňu, že je prostitútka, nemá právo byť Venezuelčanka a že zaútočia aj na jej deti. Je strašné pozerať sa na to video." Známa televízna novinárka sa po tomto incidente rozhodla ujsť do USA.

Spoločným menovateľom týchto príbehov je podľa Sáry beztrestnosť a pretrvávajúca kultúra znásilnenia. „Tí ľudia si to dovolia urobiť, lebo vedia, že nebudú potrestaní. A systém napomáha páchateľom. V krajinách, v ktorých je domáce násilie brané ako norma, je len veľmi malá šanca, že páchateľa potrestajú." Násilie vo Venezuele páchajú gangy platené vládou. Spravodlivosti sa tam nikto nedovolá.

Sára sa vo svojom výskume snaží zvýrazniť odhodlanie žien na útek. Bojujú o lepší život pre seba a svoje deti. A odvážne rozprávajú svoje príbehy. Lebo tým môžu niekomu ďalšiemu pomôcť. Alebo aspoň vyvolať v ľuďoch empatiu.

1 (str. 18-19) Kríza vo Venezuele spôsobila jej obyvateľom existenčné problémy.
2 Na úteku pred humanitárnymi krízami čelia ženy väčším rizikám ako muži.

Cestovanie v luxuse

Jan Bernard

Detektív Hercule Poirot v ňom riešil jeden zo svojich vražedných prípadov. Legendárny vlak Orient Express je dnes „vraždou bankového účtu" obyčajného pracujúceho smrteľníka.

Ten pravý Orient Express bol síce iba jeden, ale jeho názov niekedy „prischne" aj iným salónnym vlakom. Udržal sa až do začiatku druhej svetovej vojny. Časom k nemu pribúdali ďalšie honosné vlaky, ktoré vychádzali z jeho filozofie. V súčasnosti okrem oficiálneho nasledovníka menom Venice Simplon Orient Express znalci odporúčajú aj ďalšie prepychové jazdy po koľajniciach. Napríklad Jose Cuervo Express spájajúci mexické mestá Guadalajara a Tequila, Belmond Andean Explorer, ktorý premáva cez andský priesmyk v Peru, írsky Belmond Grand Hibernian, Great Southern v Austrálii, Glacier Express vo Švajčiarsku, Belmond Royal Scotsman v Škótsku, Seven Stars in Kyushu v Japonsku či Golden Eagle, ktorý premáva v Rusku na Transsibírskej magistrále...

HOTEL NA KOĽAJNICIACH

Priamy vlak do Orientu vyšiel na prvú jazdu do Istanbulu, vtedajšieho Konštantínopolu, 4. októbra 1883. Orient Express sa volal preto, lebo mesto ležiace na dvoch kontinentoch – Európy a Ázie – bolo považované za bránu do Orientu. Stačilo sa preplaviť cez Bosporskú úžinu a pocestný bol zrazu na inom kontinente, v inom svete.

Nebolo jednoduché vypraviť vlak na takú dlhú cestu. Bulvárne noviny prinášali správy o finančných problémoch a náročných rokovaniach so železničnými spoločnosťami v mnohých krajinách. Duchovný otec vlaku, Belgičan Georges Nagelmackers, sa však nedal odradiť. Na myšlienku vypraviť luxusný vlak s priestorom a servisom ako v luxusných hoteloch ho priviedol americký priemyselník George Mortimer Pullman.

Pullman bol zasa duchovným otcom na tú dobu revolučne moderných lôžkových a jedálenských vozňov. Svoj prvý spací vagón predstavil v roku 1864. V jeho jedálenskom vagóne, ktorý zapojili do vlaku o tri roky neskôr, sa zasa po prvý raz jedlo v plnohodnotnej reštaurácii na koľajniciach.

Nagelmackers založil spoločnosť Compagnie Internationale des Wagons-lits (CIWL). Jeho vlaky mali byť to najlepšie, v čom mohli ľudia cestovať. Na prvú jazdu Orient Expressom pozval štyridsať priateľov, ktorí nevychádzali z údivu, koľko prepychu dokázal napchať do vagónov. Kabíny boli cez deň honosné obývačky a počas noci fajnové spálne.

PIŠTOLE A PUŠKY

Cestovať v Orient Expresse len tak vo všednom oblečení bolo nemysliteľné. Elegantné dámy v róbach a pánov v oblekoch a smokingoch nedesili ani sadze z parnej lokomotívy. Starostlivý personál utieral a čistil v jednom kuse.

Prvá súprava prepychového vlaku na koľajniciach mala dva lôžkové vozne, jedálenský vagón s fajčiarskym salónikom, batožinový vozeň a úplne na konci vagón pre tovar a personál. Zamestnanci sa museli zmestiť medzi potraviny a všetko ostatné, čo potrebovali na jazdu v luxuse vo vozňoch pred nimi.

V prvých rokoch cestovania Orient Expressom odporúčali cestujúcim pribaliť si do batožiny aj pištoľ alebo pušku. Cesta, najmä pri konci, nebola najbezpečnejšia.

Prvý hotelový vlak v Európe vypravili z parížskej stanice Gare de l'Est, potom pokračoval cez Mníchov a Viedeň do rumunského mesta Džurdžu. Počas prvých rokov prevádzky sa ďalej nedostal, len po rieku Dunaj sedemdesiat kilometrov južne od súčasnej rumunskej metropoly Bukurešť. Odtiaľ cestujúcich previezol trajekt na druhú stranu rieky do bulharského Ruse. Obyčajným vlakom pokračovali do prístavu Varna a odtiaľ loďou do Konštantínopola.

Vlak teda pôvodne nejazdil až do brány Orientu. Len spájal západnú Európu so severnou časťou Balkánskeho polostrova. Cesta mu trvala takmer tri dni, pričom prešiel trasu dlhú 2 740 kilometrov. Napriek tomu, že sa z dnešného pohľadu zdá trojdňová cesta cez trištvrte Európy hrozná, v tom čase to bolo najrýchlejšie pravidelné spojenie, aké bolo k dispozícii.

Keď sa už Orient Express vďaka novým železničným mostom dostal až do dnešného Istanbulu, postavil Georges Nagelmackers kúsok od stanice Sirkeci prepychový hotel Pera Palas. Dnes sa v ňom dá ubytovať za 100 eur. V tom čase si to však nemohol dovoliť len tak hocikto. Zamestnanec z Orient Expressu by musel dať mesačný plat za to, aby sa v ňom vyspal jedinú noc. Cestujúcich z vlaku prenášali zo stanice do hotela na nosidlách. Keď nemali žiadne poruke, nosili ich na chrbtoch.

Súčasná vlaková súprava Orient Expressu premáva na trase do Istanbulu len raz ročne. Lístky sú rýchlo vypredané. Jazda v „dvojke" kabíne stojí približne 16-tisíc eur a cesta v Suita Grand takmer 60-tisíc. Suita Grand má vlastnú kúpeľňu so sprchovacím kútom. K dispozícii je manželská posteľ a obývací priestor, ktoré poskytujú maximálne pohodlie. No nekúpte to. Kto si chce vyskúšať cestovanie vo vlakovej súprave Venice Simplon Orient Express, môže sa previezť z Londýna do Benátok alebo naopak. Jedna cesta nemusí byť drahšia ako tritisíc.

ZLODEJI A TERORISTI

Luxus lákal zlodejov a lupičov. V roku 1891 kdesi na Balkáne vlak prepadli. Zajali piatich cestujúcich a od železničnej spoločnosti požadovali výkupné 120 000 libier. Spoločnosť zaplatila, zadržaní pasažieri nastúpili a vlak mohol pokračovať v jazde.

Aj taký jedinečný vlak často meškal. Jeho oneskorenie spôsobovalo všeličo. Trebárs aj počasie. Na začiatku minulého storočia vlak zapadol snehom na päť dní. Za cieľ útoku si súpravu vybrali aj balkánski teroristi. Počas ich útoku prišlo o život dvadsať cestujúcich.

Časom si vlak našiel cestu až do Konštantínopola. Z Viedne a Budapešti pokračoval na srbský Belehrad a cez bulharskú Sofiu. Pre vážny záujem mu pribúdali priame vozne z Paríža do Calais, Londýn a Ostende. Po otvorení tunela pod Alpami medzi Švajčiarskom a Talianskom v roku 1897 zaradili medzi cieľové stanice aj Miláno, Benátky a Terst. Kto sa chcel blysnúť a ukázať pred ostatnými, že na to má, kúpil si lístok na Orient Express.

Viezla sa v ňom aj autorka detektívok Agatha Christie. A nie raz. V rokoch 1926 až 1932 niekoľkokrát cestovala do Perzie, dnešného Iránu, za druhým manželom archeológom. Počas síce príjemnej, ale zdĺhavej cesty jej chodilo po rozume všeličo. Tak prišiel na svet detektívny príbeh Vražda vo vagóne Calais, ktorý po sfilmovaní dostal názov Vražda v Orient Expresse.

Salónne vozne, ktoré môžu konkurovať vagónom Orient Expressu, majú vlakové spoločnosti vo viacerých krajinách. Z okolitých krajín sú na špičke Rakúšania a Maďari. Rumuni sa radi pýšia vozňami svojho posledného kráľa… Na Slovensku sme mali na mieru vyrobený vozeň Istropolitan. Bolo v ňom miesto pre osemnásť ľudí – v bare a v šiestich honosne zariadených kupé s teplou vodou. Žiaľ, vozeň si toho na Slovensku veľa neužil a predali ho Maďarom.

KONIEC A ZNOVUZRODENIE

Počas prvej svetovej vojny Orient Express skonfiškovala nemecká armáda. Vozil iba politikov a najvyšších dôstojníkov. Najlepšie časy pre Orient Express nastali medzi svetovými vojnami. Vozne luxusného vlaku boli k dispozícii vo všetkých významných mestách Európy. Trasa vtedy kľúčového Simplon Orient Expressu viedla z Paríža cez Švajčiarsko, Taliansko, Juhosláviu, buď do Bulharska a Turecka, alebo do Grécka. Cestovný čas z Paríža do Konštantínopolu bol už iba dva dni a osem hodín. Cestujúci však aj napriek tomu strávili vo vlaku tri noci. Luxus zostal. Vozne modernizovali.

Po druhej svetovej vojne síce Orient Express premával z Paríža do slobodného Terstu pod správou americkej a britskej armády, ale na pôvodné trasy cez Juhosláviu a Bulharsko sa už nedostal. Socializmu luxus nevoňal.

Názov Orient Express dostalo po nefalšovanom Orient Expresse ešte niekoľko vlakov. Už to však nebolo ono. Súpravy sa skladali z vozňov druhej a tretej triedy, v ktorých cestovali najmä tureckí robotníci a turisti, ktorí mali hlbšie do vrecka. Konečne si aj „bežní smrteľníci" mohli užiť jazdu vo vlaku s hrdým názvom.

S myšlienkou obnoviť niekdajšiu slávu legendárneho vlaku prišiel švajčiarsky obchodník Albert Glatt v roku 1976. Dal zrekonštruovať pôvodné vagóny do podoby po skončení prvej svetovej vojny. Vonkajší hnedý náter zmenil na modro-zelený. Ani znovuzrodenie nepriviedlo vlak do brány Orientu.

Britský podnikateľ James Sherwood sa na Glattov poloúspech nemohol pozerať. V roku 1977 kúpil dva originálne spacie vozne slávneho vlaku a postupne k nim prikupoval od múzeí a súkromných zberateľov ďalšie historické lôžkové a reštauračné vagóny, až mala jeho flotila 35 kusov koľajových unikátov. Pri ich rekonštrukcii trval na tom, aby mali autentickú podobu a aby bolo všetko dotiahnuté do najmenších detailov. 25. mája 1982 konečne vyšiel obnovený Venice Simplon Orient Express na svoju prvú pravidelnú jazdu z Londýna do Benátok. Európu mala v tom čase dva Orient Expressy – Glattov aj Sherwoodov. Bolo to síce pekné, ale začala sa vojna o značku. Súd rozhodol v Sherwoodov prospech a vlaková súprava Alberta Glatta v roku 2008 odišla do zabudnutia.

Spoločnosť, ktorá v súčasnosti vlastní pokračovateľa slávneho Orient Expressu, má dva vlaky. Prvý, Venice Simplon Orient Express jazdí napríklad na trase Benátky – Viedeň – Praha – Paríž – Calais, alebo ťahá z Benátok cez Innsbruck do Paríža a končí v Calais. Druhý vozí cestujúcich v Anglicku. Kontinentálna súprava však brázdi aj iné trasy, podľa záujmu a objednávok. Má jedenásť spacích, jeden barový a tri reštauračné vozne, ďalší slúži na prepravu batožiny a jeden štyridsaťčlennej posádke vlaku, ktorej súčasťou sú talianski čašníci a francúzsky šéfkuchár.

Kto má pár tisíc, môže sa voziť, koľko mu účet dovolí.

1 (str. 25) Najdrahšia kabína Venice Simplon Orient Expressu.
2 Dôležité pre historické vlakové súpravy sú parné rušne.
3 Vozeň vlaku Majestic Imperator – Train de Luxe križuje štáty východnej Európy podľa záujmu.

ZOTRVAČNÁ SILA

Dagmar Canisová

Miloš Čikovský má za sebou slovenský hovorcovský rekord. Za železnice vystupoval štvrťstoročie v dobrom i zlom. Stále mu ležia na srdci.

Železničná doprava na Slovensku v ostatných rokoch navonok prežíva renesanciu, o čom svedčí prudký nárast osobnej železničnej dopravy. „Tento nárast si vynútilo najmä preplnenie ciest a zavedenie cestovného zdarma. Cesty sú nielen preplnené, ale doslova zahltené kamiónovou dopravou, čo vyvoláva akútnu potrebu zvyšovania nákladnej železničnej dopravy. Lenže výkony železníc sú v súčasnosti podstatne nižšie ako pred tridsiatimi rokmi. V nákladnej doprave sme pred troma desaťročiami ročne prepravili 130-miliónov ton tovaru, v súčasnosti len okolo 50-miliónov ton. V osobnej doprave sme pred tridsiatimi rokmi denne vypravovali okolo dvoch tisíc osobných vlakov, v súčasnosti len okolo 1500 vlakov," hovorí bývalý hovorca a publicista Miloš Čikovský.

TRÁPNE, NEUVERITEĽNÉ

Na hovorcovanie na železnici mal tú najlepšiu kvalifikáciu. Veď so železnicou bol spojený od narodenia. Spomienky na toto obdobie opisuje vo svojej knižke Na samote pri trati. „Narodil som sa v strážnom domčeku v Čingove a žil som v ňom prvých pätnásť rokov, kým som odišiel na internát. Otec robil pri strážnom domčeku hlásničiara a hradlára, dedo robil zasa v Smižanoch na zastávke závorára. Dedo bol pôvodne pltník na Váhu. Keď začali stavať Košicko-bohumínsku trať, zamestnal sa na nej ako robotník. Sľúbili mu, že keď ju dostavajú, bude zamestnancom železníc. Žiaľ, nebolo to tak, pretože nevedel po maďarsky. Odišiel do Ameriky a po návrate sa zamestnal na železnici v Smižanoch ako závorár. So svojou rodinou býval v železničnom domčeku na železničnej zastávke. Po dedovi prevzal železničiarske remeslo náš otec a po ňom moji dvaja bratia a ja. Môj syn robí redaktora železničiarskeho časopisu."

Po škole robil výpravcu vlakov v Kežmarku a v Gelnici. Popri tom písal do podnikových, okresných a celoštátnych novín. Všimli si ho nadriadení a poslali ho na ročný kurz redaktorov do Bratislavy. Po ňom vyštudoval diaľkovo žurnalistiku a začal sa venovať novinárčine. Začínal v košickom večerníku ako redaktor, potom bol reportérom v časopise Život, následne sa vrátil do košického večerníka ako šéfredaktor.

„Po novembrovom prevrate som sa prihlásil na konkurz na šéfredaktora časopisu Železničiar, ktorý sa dnes volá Semafor. Na konkurz prišlo tridsaťtri novinárov. Komisia sa čudovala, ako mi je železnica dôverne blízka. Ukázal som im dekréty o skúškach telegrafistu, osobného pokladníka, vozňového disponenta a výpravcu."

K hovorcovaniu sa dostal prirodzene. Po roku 1989 ešte len táto funkcia vznikala. Na železniciach ju plynule preberal šéfredaktor časopisu, až sa nakoniec stal na štvrťstoročie jej hovorcom a riaditeľom odboru komunikácie.

Hneď na začiatku napísal do železničných novín článok o tom, ako v najbližších rokoch poklesne preprava po železnici až o polovicu. Vtedajšie vedenie si ho zavolalo na koberec, že uverejňuje poplašné správy, že to v žiadnom prípade tak nebude. „A bolo to ešte horšie. Zo 130-miliónov ton sme klesli pod 50-miliónov ton. To bol môj prvý vážnejší problém."

Na srdci mu ležia aj iné problémy. „Je až trápne, ako každý mesiac médiá informujú o ďalšom a ďalšom padajúcom moste na našich cestách. Je až neuveriteľné, že od čias socializmu tieto mosty nikto neudržiaval. Mestá a obce volajú o pomoc, pričom nevedia nájsť dokumentáciu o týchto padajúcich objektoch," mieni Čikovský a jedným dychom dodáva: „Komické je, ako sa ministri dopravy V 4 stretnú pred voľbami, aby naskicovali trasy vysokorýchlostných tratí a pompézne to oznamujú verejnosti. Po voľbách sa na to zabudne, riešime iné existenčné problémy, najmä finančné... Nemáme dostatok zdrojov ani na údržbu existujúcich tratí. Ľudia predsa vedia, že podľa pôvodných plánov mal byť už dávno hotový železničný koridor Bratislava – Košice na rýchlosť 160 km/h, ale zatiaľ sme sa nedostali ani po Žilinu."

Ťažké bolo obhajovať železnice počas tunelárskych káuz, do ktorých boli namočení aj niektorí členovia vrcholového manažmentu. Zaujímavú skúsenosť získal Čikovský cez veľký železničiarsky štrajk za vlády Mikuláša Dzurindu. „Ako hovorca som vecne informoval o tejto udalosti, ale vnútorne som bol na strane zamestnancov a odborárov. Toto obdobie som stvárnil v knihe Neberte nám železnicu."

Hovorca sa dokáže zapotiť aj pri zverejňovaní informácií o železničných nehodách. Dôležitá je rýchla správa a jej priebežná aktualizácia. Pri mnohých nehodách bol osobne s tímom vyšetrovateľov.

NEBEZPEČNÉ PRIECESTIA

V súvislosti so železnicou ľudia najčastejšie zomierajú na železničných priecestiach. Najvážnejšia nehoda na železničnom priecestí u nás sa stala v Polomke vo februári 2009. Osobný vlak narazil do ľavej strednej časti autobusu. Prevrátený autobus tlačil vlak pred sebou ešte 26 metrov. Zahynulo 12 ľudí, 6 utrpelo ťažké zranenia, 19 ľahké.

Ešte tragickejšia nehoda autobusu na priecestí sa odohrala 4. októbra 1959 medzi Martinom a Vrútkami. Parný rušeň narazil do linkového autobusu a rozmetal jeho prednú časť. Čo zvýšilo, tlačil pred sebou ešte 15 metrov. Zahynulo 15 ľudí, 14 bolo zranených, väčšinou ťažko. Autobus viezol prevažne veriacich, ktorí sa vracali do Turčianskej Štiavničky a Podhradia z vysviacky kostola v Turčianskom Jasene.

O železničných haváriách napísal Miloš Čikovský knihu Zastavte všetkými prostriedkami. Nespomína v nej síce tie najtragickejšie udalosti, ale vo svojich literárnych reportážach sa vracia k faktom z vyšetrovania nehôd a ku spomienkam ich účastníkov. „Zaujali ma tie, pri ktorých dochádzalo k silným emóciám. Do stanice Horné Srnie vošiel rušeň, ktorý sa zastavil pri odchodovom návestidle. Rušňovodič otvoril okienko a chvíľu debatoval so signalistom. Bol to rozhovor otca so synom. Dlho nedebatovali, iba sa dohodli, že na druhý deň pôjdu spoločne kopať zemiaky. A potom sa rušeň pohol a pokračoval v ceste. Lenže z protiľahlej stanice Nemšová bol prijatý a vypravený iný rušeň. Pri dopravnej kancelárii bol opretý nejaký bicykel, otec naň vyskočil a pustil sa za synom. Ak by sa rušne zrazili, bude zachraňovať... Aj zachraňoval, pretože po zrážke našiel svojho syna v bezvedomí. V nemocnici sa už neprebral. Pri vyšetrovaní nehody výpravkyni tiekli slzy, nebola schopná odpovedať na otázky vyšetrovateľa. Išlo o to, či odchodové návestidlo bolo na stoj, alebo voľno... Ak bolo na stoj, chybu urobil rušňovodič, ak bolo na voľno, chybu urobila výpravkyňa. Skutočnú príčinu nehody sa nepodarilo zistiť. Po dvadsiatich rokoch mi výpravkyňa povedala, že musela vyhľadať lekára. Tabletky, injekcie, terapia, kontrola a znovu terapia... Neustále ju prenasledovala myšlienka, že v železničnej prevádzke sa môže kedykoľvek dostať do nebezpečnej situácie."

AKO ĎALEJ, ŽELEZNICA?

Z obálky knihy Miloša Čikovského Neberte nám železnicu: „A čo by na dnešnú železnicu povedal Ján Vechter, prototyp slovenského železničiara, ktorý staval Košicko-bohumínsku železnicu a potom na nej robil ako traťový robotník a hlásničiar? Asi by zvolal: Ľudia, normálnemu človeku sa rozum zastavuje, veď vy ste mi odcudzili železnicu!

A čo by na to povedal Štefan Vechter, syn Jána Vechtera? Znechutene by konštatoval, že železnica má obrovskú zotrvačnú silu, inak by neprežila.

A čo by na to povedali vnuci Jána Vechtera? Toto už nie je železnica pre normálnych ľudí! Toto je železnica pre krízových manažérov. Štát ju uvrhne do krízy a potom ju z krízy vyťahuje."

1 Následky nehôd na železnici môžu byť fatálne.

S VETROM VO VLASOCH

Naskočiť na nákladný vlak a len tak sa viezť... Užívať si slobodu, cestu, stretnutia s ľuďmi a tie najkrajšie výhľady.

Jana Čavojská Amin Palma

Trainhopping sa spája s romantickým obdobím bítnikov v Amerike, hospodárskou krízou a „hobos“, teda ľuďmi, ktorí takto cestovali za prácou bez jediného haliera. Ešte aj dnes sa nájdu takíto blázni. Necestujú však, aby šetrili peniaze, ale kvôli dobrodružstvu. Ako Amin Palma (26). Exotické meno má vďaka sýrskemu otcovi. Tulákom bol tak trochu odvždy, vyrastal v Líbyi, na Slovensko a do Sýrie cestovali s rodinou len na prázdniny. Začal študovať strojarinu, no zistil, že škola nie je preňho. Odišiel do Anglicka, potom do Holandska. Pracoval v reštaurácii, ktorá zamestnávala aj utečencov a tak im pomáhala rýchlejšie sa integrovať. V Kalifornii opravoval plachetnice, robil na lodiach a na farmách.

KALAŠNIKOV PRI HLAVE

Vlaky ho lákali už dlho. Ešte ako tínedžer hľadal všetky dostupné informácie o cestovaní na nákladných vlakoch. Pred dvomi rokmi odišiel z New Yorku na Aljašku, na najsevernejšie miesto kontinentu, a dal si za cieľ prejsť odtiaľ do Ushuaie na juhu. „Štyridsaťtisíc kilometrov a dve pravidlá: neplatiť nič za dopravu a ubytovanie,“ spresňuje Amin. „Šiel som so spacákom, pešo alebo stopom. V USA som nechcel skúšať trainhopping. Ak by ma chytili, mohli by ma deportovať. Ale vedel som, že v Mexiku to nie je problém. Tak som prekročil hranicu, naskočil na prvý vlak a bol som na ňom štyri dni.“

Teoreticky mal naštudované, ako na nákladné vlaky nastupovať. Aj to, že aspoň prvýkrát by nemal byť sám a už vôbec by nemal skákať na rozbehnutý vlak. Obe tieto pravidlá porušil. Vlak vyšiel z ohradeného depa v Mexicali a nabral rýchlosť. A zrazu sa k nemu rozbehlo asi štyridsať ľudí. Migranti, feťáci ľudia bez domova a – Amin. „Mal som tridsaťkilový ruksak a tašku s konzervami z festivalu z Kalifornie, na ktorom som pracoval. Pri naskakovaní som sa potkol, ruksak mi skoro spadol, bol som asi tridsať centimetrov od mihajúcich sa koľajníc. Ruksak ma ťahal dole. Takmer som sa prizabil. A presne pre toto by sa trainhopping vôbec nemal robiť a nikomu ho neodporúčam,“ hovorí.

Našiel si miesto na štvordňovú cestu do mesta Guadalajara, kde bývala jeho sestra. Počas jazdy videl ľudí naskakovať a vyskakovať. Zistil, že na tom istom vlaku cestuje ešte jedna cudzinka. Zostali vedľa seba a navzájom sa strážili. Amin sa začal učiť po španielsky rovno tam na vlaku.

Chytiť vlak vraj v Mexiku nie je problém. „Nikto to nestráži. Uzavreté sú len niektoré depá. Cestuje tam toľko migrantov, že to už majú na háku. Skôr sa stáva, že prídu gangstri z nejakého kartelu a každý migrant musí zaplatiť v prepočte dolár. Niekedy všetkých unesú. „V Nuevo Laredo tak uniesli aj dvoch mojich kamarátov. Našťastie ich o dva dni pustili. Raz kartel zastavil vlak, na ktorom som sa viezol, a snažili sa nás prehovoriť, aby sme pre nich išli pracovať. Keď pri takejto otázke mieria človeku na

hlavu kalašnikovom, nie sa nehovorí jednoducho. Ale som tu. Pustili nás. Kartely už v Mexiku bielych cudzincov neunášajú. Priťahovalo by to nechcenú pozornosť. Otrokov si robia z migrantov."

NA HÁKU

Tisícky migrantov cestujú naprieč Mexikom za lepším životom v USA alebo naspäť domov do krajín Latinskej Ameriky. „Okrem nich sa vlakmi presúva po krajine za prácou zopár Mexičanov, ktorí nemajú ani na autobus – to sú tí oldschooloví „hobos". A ja a pár mojich kamarátov, čo nemáme v živote na programe nič lepšie," smeje sa Amin. Motivácia ušetriť za cestovné nie je preňho prvoradá. „Trainhopping je najlepší spôsob, ako spoznať krajinu a ľudí. Najkrajší. Si celý čas vonku, máš vietor vo vlasoch. Ak prší, prší na teba, ak svieti slnko, tak svieti na teba. Scenérie sa nedajú porovnať s diaľnicou. Železnice sa stavali dávno. Parné vlaky museli každých 50 až 100 míľ doplniť vodu. V niekdajších železničných mestečkách dnes už nikto nebýva. Ani cesty do nich nevedú. Vlak ide cez krajinu, hory, tunely a stovky míľ okolo nevidíš ani jednu stavbu. Je to niečo nádherné." Niektoré trasy odjazdil Amin aj sedemkrát len kvôli scenérii. Lebo chce pekné miesta vidieť za západu slnka, počas farebnej jesene aj chladnej zimy.

Amin vraj nikde inde nespí tak dobre ako na vlaku. Základom je nájsť si pohodlné a bezpečné miesto. Vo vagóne so štyrmi stenami, kde sa vezie štrk, drevo či železo. Jazda Amina uspáva ako bábätko v kočíku. No dáva si pozor, aby sa na jeho vagón nedalo jednoducho preliezť. Od ostatných cestujúcich si drží odstup. Spí na svojom ruksaku a s nožom v ruke. Ešte nikdy sa ho nikto nepokúsil okradnúť. Ocitol sa už však napríklad uprostred prestrelky medzi vlakovými lupičmi a strážnou službou.

„Vždy, keď mám šancu porozprávať sa s rušňovodičom, tak sa ho pýtam čo najviac. V Mexiku je to úplne bežné. Aj keď som na vlaku ilegálne. Rušňovodiči to majú úplne na háku. Problémy niekedy robia súkromné strážne služby. Ale už sa mi stalo aj to, že som naskočil na vlak a pracovníci z depa mi povedali, že to je zlý vlak a mám zoskočiť. Alebo že si nás všimla bezpečnostná služba a chcela nás vyhodiť a rušňovodič pribrzdil, nechal nás naskočiť a tým ľuďom zdrhol."

AKO DETI

Ako sa naskakuje na vlaky? „Som celý v čiernom a musím byť ako nindža," vysvetľuje Amin. „Vlak má dva kilometre. Človek sa stratí. Nosím so sebou monokulárny ďalekohľad, aby som videl, kde sú zamestnanci železnice. Musím byť rýchly. Keby ma napríklad v USA odhalili a chceli chytiť, zdrhol by som. Kedysi som behával."

So sebou nosí hotovosť na pár dní, spacák, zápisník a pero, jedlo na dva-tri dni, filter na vodu, lekárničku a plynový varič. Na vlaku chce mať aspoň jedno teplé jedlo denne. Tabak a zapaľovače. A, samozrejme, kameru, fotoaparát a rolky filmu, pretože fotí na film.

Nikdy presne nevie, kedy príde do cieľa. Nákladné vlaky si robia, čo chcú. Meškanie nikoho nezaujíma. Ak sa náhodou niečo stane s vlakom alebo na trati, aj trainhopperi musia čakať. „O tom tie vlaky sú. Píšem na nich, čítam, usporadúvam si myšlienky. Ak som s kamarátom, dokážeme sa nasmiať na úplných maličkostiach a hrať sa ako deti."

Cestovať takto v Európe je oveľa náročnejšie. Trate sú väčšinou elektrifikované, takže hrozia vážne úrazy. A človek nie je tak dobre skrytý. Vlak prechádza cez veľa staníc. No ľudia jazdia na nákladných vlakoch po celom svete. Aj Amin má v pláne pojazdiť toho čo najviac. Má svoje vysnívané vlaky a trasy. Napríklad trať cez štát Colorado a pohorie Sierra Nevada v USA, kadiaľ kedysi budovali prvú železničnú trať z východu

Ameriky na západ. Alebo Kanada, Austrália, Čína. Cez Rusko až do Vladivostoku. Jednu z top trás má vyhliadnutú aj na Slovensku. Je to krátka cesta medzi Turčianskymi Teplicami a Banskou Bystricou a vlak prechádza 21 tunelmi. Zrejme najikonickejšia trainhopperská trať, vlak, ktorý v Mauritánii vozí železnú rudu, ho až tak neláka. Je nádherná, no jazdí tam príliš veľa ľudí.

ŽIVOT MÁ ZMYSEL

Amin uprednostňuje nekonečné jazdy Mexikom. Nákladné vlaky plné migrantov a ich príbehov. „Prezývajú vlaky La Bestia, beštia, alebo El Tren de Muerte, vlak smrti. Už to vysvetľuje veľmi veľa vecí. Cestujú celé rodiny aj s bábätkami. Nemajú inú možnosť. Nie sú skúsení jazdci na vlakoch, preto stretneš veľa ľudí bez končatín. Popri koľajniciach sú aj pomníky. Okrem nebezpečenstva pádu im hrozí aj nebezpečenstvo od gangstrov. Okrádajú ich a zotročujú. V Mexiku však funguje aj silná solidarita. Hlavne na juhu sa mi veľakrát stalo, že sme išli cez nejakú dedinu a babky a tetky hádzali migrantom na vlak balíky s vodou a jedlom. Popri trati fungujú casa de migrantes, domy pre migrantov, kde sa ľudia môžu umyť, najesť a vyspať. Ja do nich nechodím. Z rešpektu. Tento životný štýl som si vybral, nemám ho z donútenia. Často však prespávam neďaleko a s migrantmi sa rozprávam. Alebo na vlakoch. Raz som tam natrafil na opitého Mexičana. Ráno som sa zobudil a on bol vedľa mňa. V tričku. Bolo mínus jedenásť stupňov. Tak som mu dal košeľu, spravil som kávu. Nakoniec sa k nám pridali ďalší traja. Jeden z nich, pätnásťročné decko, cestoval už celé mesiace sám z Hondurasu do USA. Dali sme si spolu raňajky, kávu, cigaretu. V takýchto chvíľach má pre mňa život naozaj zmysel.“

V Holandsku Amin pracoval s utečencami a do najhlbších tém zachádza v rozhovoroch s nimi opatrne. „Aké zlé to muselo byť, keď sa pätnásťročné decko rozhodlo opustiť úplne všetko, čo poznalo, kvôli idei života v Amerike, ktorá ani nemusí byť pravdivá? Ale cesta späť pre mnohých neexistuje. Znamenala by smrť. Kartely zabíjajú ľudí, ktorí odišli za lepším životom a potom sa vrátili domov. Myslia si totiž, že sa z nich stali boháči.

1 (str. 30-31) Cestovanie na nákladných vlakoch je romantické, nebezpečné, nepohodlné...
2 (str. 32-33) Amin je tulákom odjakživa. Túži precestovať čo najviac železničných tratí.
3 (str. 33) V Mexiku sa nákladnými vlakmi prepravujú tisícky migrantov za vidinou lepšieho života.
4 (str. 33) Ráno ako vystrihnuté z historickej fotografie.
5 Ľudia čakajú na vlak, pripravení naskočiť.

Zvláštny smútok vlakov

Elena Akácsová Shutterstock

Možno niekomu vlaky pripomínajú prázdniny, výlety, šťastné návraty domov či príchod niekoho dlho očakávaného. Lenže prečo potom v toľkých ľuďoch vzbudzujú skôr smútok?

Drahá sestra moja, posielam ti srdečné pozdravy z New Yorku, kde naháňam ten svoj posledný vagón, písal mojej babičke z Ameriky jej najmladší nepodarený brat Culo. Až tam utiekol nielen pred komunistami, ale najmä pred svojimi vlastnými vnútornými démonmi. Poslal to, samozrejme, na pohľadnici s Manhattanom a šípkou kdesi povyše Central Parku: tu bývam.

Často však posielal babke aj magnetofónové pásky, na ktorých spomínal na detstvo, nahrával ruchy Ameriky a inscenoval rôzne scénky. Milovala som tie pásky a ešte viac som milovala, keď sme s babičkou a bratom vyrábali audioodpovede. Boli vždy veľmi veselé, až na koncovku.

Každá páska, jeho aj naša, totiž končila zmienkou o naháňaní posledného vagónu a rovnakou, len stále zašumenejšou nahrávkou pesničky Ráno na šiestom peróne v podaní Jany Kocianovej.

Kým železničný zvon
/ volá na perón / v diaľke
píska vlak / z koľajníc nám
prach / stúpa do očí.
...
Tvoj dotyk posledný /
v ňom chuť prázdnych dní
/ ešte v okne plášť / čudný
slaný dážď / stúpa do očí.

Zvláštne, že textár Zoro Laurinc do pôvodnej clivej pesničky z muzikálu Roberta, kde zo srdca horiaceho láskou do očí stúpa dym (čo je metafora zaslepenej lásky), vložil perón, vlak a prach, ktorý stúpa z koľajníc. A slzy. Dodnes ma rozcitlivie. A vôbec vlaky. Zdá sa, že nie som sama. Režisérka Eva Borušovičová, ktorá dáva svojim študentom rôzne domáce úlohy na vylosované témy, mi spomínala, že raz si vylosovali tému smútok. Mnohí vo svojom cvičnom filme použili práve vlak.

Debatovali sme s Evou o tom, prečo sa nám toľkým spája vlak so smútkom. Možno je to tým, vravela, že na vlak nasadali vojaci idúci do vojny, muži za prácou, Židia do koncentrákov. Lenže popkultúrny teoretik Juro Malíček na to namietal, že to je naša – európska vlaková skúsenosť. V Amerike vlak znamená civilizáciu, optimizmus, dynamiku. Kam vedú koľaje, tam vedie aj pokrok.

Lenže potom by tu nemohol byť Alfred Hitchcock. Eva Borušovičová si totiž spomenula, že niekde čítala, zrejme v knihe rozhovorov Hitchcock-Truffaut, že prvý zo slávnych filmárov svojich filmových hrdinov odlišoval aj podľa toho, do akého dopravného prostriedku ich posadil. V aute sa viezli tí akční, tí, čo mali rovnako ako vozidlo aj svoj život pod kontrolou. Vo vlaku sa naopak viezli tí pasívni, tí, čo boli len vo vleku udalostí.

Možno toto je tá asociácia, ktorú v sebe podvedome máme a ktorá nás tak rmúti. Pri vlaku vždy niekto iný určuje, aký bude mať smer, kde zastane a kde nie, na ktorú koľaj príde. Príchody, odchody aj meškania nemôžeme nijako ovplyvniť, len sa snažiť včas nastúpiť a potom sa odovzdať do rúk železničnej spoločnosti. Teda pokiaľ neurobíme niečo drastické – neskočíme pod vlak, neomráčime strojvedúceho alebo nezatiahneme ručnú brzdu.

Ešte že tie vlaky majú jedálenské a spacie vozne. Lebo keď si predstavíme tie dva, hneď máme z vlakov iný pocit: dobrodružstvo, dovolenky, svadobné cesty, Orient Express a nové obzory..

Autorka je publicistka.

V pohode vďaka Krídlam

Galina Lišháková Alan Hyža

V dennom rehabilitačnom centre Krídla nachádzajú duševne chorí priateľské a tvorivé zázemie. Nemusia mať pocit, že sa ocitli na vedľajšej koľaji.

Krídla fungujú ako občianske združenie príbuzných, priateľov a ľudí s psychickými poruchami. Vznikli pred sedemnástimi rokmi. „Zameriavame sa hlavne na komplexnú starostlivosť o ľudí, ktorí sa liečia pre závažné psychické poruchy, ako sú schizofrénia, bipolárna afektívna porucha, iné psychózy, ťažké úzkostné alebo obsedantno-kompulzívne stavy," vysvetľuje psychiatrička MUDr. Eva Janíková, ktorá je jeho spoluzakladateľkou aj spoluautorkou.

TELEVÍZOR A POPOĽNÍK

Pár klientov centra stretávame na lavičke pred vchodom. Každý deň majú iný, zväčša tvorivý program, dnes budú tvoriť technikou drôtovania. Eva Janíková nám vysvetľuje, že návštevníci Krídel sa napriek liečbe už nedokázali zaradiť späť do svojho sociálneho prostredia, či už do školy, alebo práce, a často ani vrátiť sa medzi svojich priateľov a ku svojim záľubám a koníčkom. „Často sú po návrate z nemocnice neistí, strácajú sebavedomie a sebadôveru, majú problémy v komunikácii, v nadväzovaní kontaktov, sú nedôverčiví v dôsledku predošlých sklamaní a zážitkov. Neraz sú aj príliš citliví na podnety z okolia. Psychická porucha ich vytrhla z práce či zo školy a oni si sami nevedia nájsť dostatok zmysluplnej činnosti. Ak by to tak zostalo, vegetovali by pasívne doma pri televízii a plnom popolníku a mali by tendenciu upadať do depresie, unikať do spánku, do apatie." Kým Krídla sú pre nich bezpečným miestom, kde sa môžu stretávať aj nájsť si nových priateľov. „Majú denný program, ktorý je zameraný na to, aby znova začali veriť ľuďom i sami sebe, aby sa zobudili ich emócie, aby znovu našli predošlé alebo celkom nové záujmy."

V Krídlach si môžu vybrať z pestrej ponuky aktivít, vďaka ktorým môžu rozvíjať svoje záujmy aj talenty, napríklad tvorivé písanie, maľba podľa predlohy, angličtina, zemepis, arteterapia... „Snažíme sa, aby bol denný program čo najpestrejší, takže si každý nájde obľúbenú terapiu medzi asi dvadsiatimi rôznymi možnosťami. Okrem poučných sú veľmi obľúbené i relaxačné ako muzikoterapia, dramatoterapia, športové aktivity." Stáva sa, že návštevníci v sebe objavia talent, o ktorom netušili. „Jedna z arteterapií je keramika, a hoci s prácou s hlinou má málokto predošlé skúsenosti, našim návštevníkom vznikajú krásne výtvory. Niekedy sú prekvapením a súčasne satisfakciou aj pre samotných autorov."

TERAPIA UMENÍM

Eva Janíková nás vedie do dielne, kde sa už pomaly usádzajú dnešní návštevníci Krídel. V drevených regáloch aj na stoloch je množstvo keramiky – všelijaké postavičky, zvieratá, ozdoby. Na nástenke sú vedľa seba popripínané plstené motýle a kvetinky, na ďalšej šperky z drôtu. Umelecký duch vládne aj v ďalších miestnostiach. Steny kuchynky sú plné obrazov a vo vedľajšej spoločenskej miestnosti zdobia steny paličkované výtvory. Nakúkame do ďalšej miestnosti, kde sú uskladnené priestorové makety z kartónu, ktoré si zahrali v krátkom animovanom filme. Ten vytvorili klienti Krídel pod vedením profesionálnych animátorov.

V umeleckej dielni sa zatiaľ rozbehla arteterapia drôtovaním pod vedením Zdenky Jurkovičovej, ktorá sa venuje viacerým ľudovým remeslám, vyrába kraslice či postavičky zo šúpolia. Za veľkým stolom na svojich drôtených výrobkoch pracujú Peťo, Jana, Janko, Tomáš, Jarko a Bohdan. Janko dokončuje korytnačku, mohla by byť brošňou alebo príveskom. Jej pancier tvorí bucľatý okruhliak, ktorý zdobia špirálky medeného drôtika. Peťa poteší, že o Krídlach bude článok v NOTA BENE. Vraví, že ho jeden čas predával. „Mal som viaceré zamestnania, pracoval som v ľudovom umeleckom družstve Ludvik, triedil som odpad v McDonalde, robil som vrátnika, potom v športservise, kde som čistil stroj na brúsenie lyží." Až vďaka Krídlam sa cíti psychicky v pohode. Má rád veľa arteterapií, ale najradšej z nich paličkovanie. Navrhuje mi, že mi ukáže svoje výtvory v spoločenskej miestnosti. Dívame sa na jabĺčko a hrušku, pekne zarámované pod sklom. „Na malých vzoroch sa dobre učí a nie sú také náročné na čas," vysvetľuje. Dodáva, že paličkoval aj čipku na obrus, čo je zložitejšie, lebo sa musí robiť do tvaru štvorca alebo obdĺžnika.

VEĽKÁ DRINA

Vraciame sa do dielne, kde Tomáš s pani Zdenkou práve debatujú o tom, akým spôsobom by mohli vypliesť trojuholníkové plochy stojana na servítky. Tomáš postupuje podľa plánu s presnými rozmermi, ktorý si nakreslil. Do Krídel chodí už štrnásť rokov skoro každý deň. „Baví ma keramika aj kreslenie, aj bio zdravý svet a textil, aj angličtina je dobrá," vymenúva, keď sa ho pýtam, ktoré aktivity má najradšej. „Všetko má niečo do seba, dokonca aj to paličkovanie. Niekto si povie, ja som chlap, mne to nepôjde. Ale ja sa snažím zapájať. Môžem povedať, mne sa dnes nechce. Ale keď už kvôli nám prišla terapeutka, nemal by som z toho dobrý pocit. Síce pri niektorých činnostiach robím veľa chýb, ale snažím sa."

Tomáš spomína, ako robili animovaný film. „Je trochu ekologický, čistí sa v ňom totiž jedno tatranské pleso, a je aj trošku sci-fi, lebo sa tam objavia mimozemšťania. No hlavne je veľmi veselý. Robili sme na ňom každý deň niekoľko mesiacov, bola to veľká drina. A teraz chceme urobiť ďalší, alternatívny videoklip k pesničke Čokoláda od Simy Martausovej. Urobili sme už všetky možné kulisy. Dievčatá vymodelovali krásne postavičky z drôtu, na ktoré dali aj oči, vlasy, ušili im šaty."

Janka priznáva, že drôtikovanie je pre ňu dnes ťažké, radšej si chce dokončiť kresbičku Panny Márie. Debata pri stole je pestrá. Rozoberajú sa nové filmy v kinách aj platová nerovnoprávnosť žien. Nakoniec Janko pripomenie, že čoskoro bude na záhrade organizovať pre priateľov z Krídel športový deň. Opisuje, ako bude s manželkou variť fazuľovú polievku, kým hostia môžu hrať petang, bedminton alebo futbal. Potom si dajú polievku a opečú špekáčiky. Zdenka vyťahuje z regálu trojrozmerný dom z drôtu, pripomína, že treba vymyslieť, ako ho dokončiť. Niekto navrhuje, že by ho mohli ovešať perníkmi. Peťo má iný nápad: „Zrkadielka by sme naň mohli dať a ľudia by sa v nich odrážali."

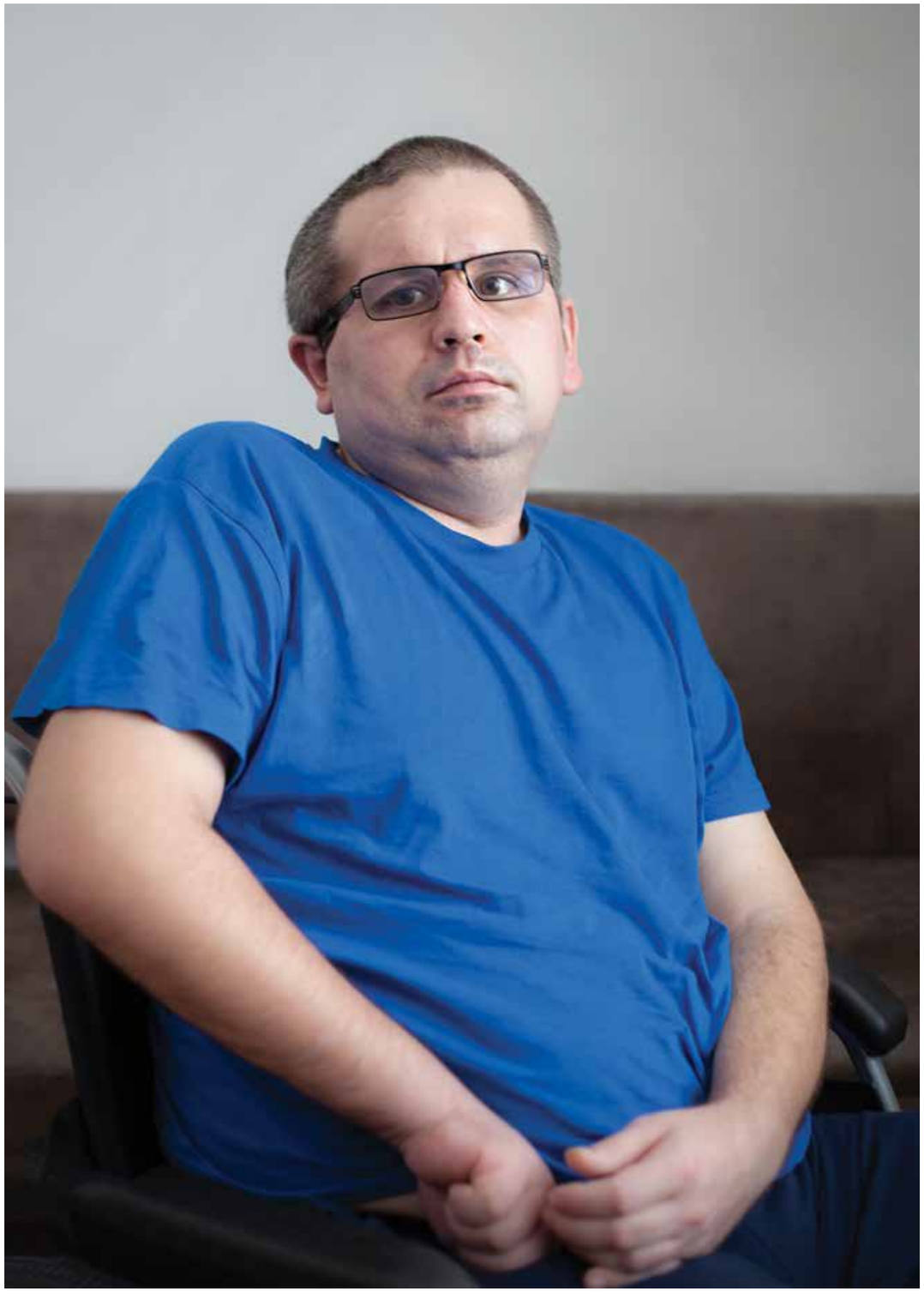
PREDSUDKY

Krídla sú však viac než priestor pre zmysluplné vykrytie voľného času. Okrem ponúkaných terapií a aktivít v nich prebieha aj pravidelná skupinová psychoterapia a individuálne rozhovory. „Stretávame sa s príbuznými pacientov, pomáhame riešiť rodinné problémy, ale snažíme sa pomáhať aj pri hľadaní pracovného zaradenia, zväčša brigádnického alebo čiastočného," približuje Eva Janíková. Žiaľ, na Slovensku stále nie je dostatok pracovných miest, ktoré by zohľadňovali ľudí s psychickými diagnózami. „Spoločnosť je k psychiatrickým pacientom trvale veľmi necitlivá. Podporovaných zamestnaní je ako šafranu, založenie chránenej dielne je také komplikované a nevýhodné, že každý, kto má tento dobrý úmysel, ho vzdá. Máme s tým tiež skúsenosť. Pritom v okolitých štátoch je to súčasťou psychiatrickej starostlivosti," hovorí lekárka.

Ani nazeranie na ľudí s psychiatrickou diagnózou sa u nás zásadne nemení, stále znamená veľkú stigmu. „Predsudky sú veľmi silné a tak ľudia s problémami o nich radšej nehovoria. Aj keď prvé lastovičky sa objavujú. Mám pacientku, ktorá pracuje na dôležitej bankovej pozícii a svojich kolegov informovala, že sa lieči kvôli panickej poruche. Poučila ich, ako sa to prejavuje aj ako jej liečba pomáha. Je skvelá a určite jej to z imidžu neubralo."

Autorka je redaktorka www.vedanadosah.sk

Podľa Our World in Data trpelo v roku 2017 duševným ochorením 792 miliónov ľudí, čo znamená každého desiateho človeka. Na Slovensku pripadá na jedného psychiatra okolo tridsať pacientov denne. Jedno vyšetrenie teda trvá približne štvrťhodinu. Duševné poruchy sú pritom u nás tretím najčastejším dôvodom priznania invalidného dôchodku. Náklady spojené s liečbou duševných chorôb sa odhadujú na 2,1 miliárd eur ročne, čo je 2,4 % HDP.



Vladko má šťastie na milujúcu rodinu, kamarátov. Potrebuje znova a znova odborné neurorehabilitácie. Aby sa vrátil do života v čo najlepšej forme.

KRUTÝ PÁD

Lucia Bucheňová Alan Hyža

Bola streda, úplne obyčajný deň, hoci s dátumom 1. apríl. Keď už niečo čakáš, tak možno nejakú väčšiu či menšiu srandu. U Holbovcov sa však udialo niečo iné. Desivé, čierne. Spamätávajú sa z toho dodnes.

Dospelý 37-ročný syn Vlado bol veľkou oporou svojim rodičom aj sestrám. Vlastnú rodinu si ešte nezaložil, jednoducho tú pravú nenašiel, doma bol však nápomocný úplne vo všetkom. Inak ako Vladko mu nehovorili. „Dobráčisko od kosti, naňho bolo stopercentné spoľahnutie," so slzami v očiach hovorí o svojom synovi mama Anka. Sedíme spolu na káve v rehabilitačnom centre Adeli. Boli jediní ochotní zobrať na terapie postihnutého Vladka. Mama s láskou spomína na oslavu svojej januárovej šesťdesiatky. Celá rodina pokope, dobrý obed, prípitky na zdravie, „komu by len napadlo, že o pár mesiacov bude môj syn bojovať o život a že dnes budem vďačná za každý pokus o jeho nové slovo, o úsmev, o čo i len milimetrový pokrok v zdvihnutí ruky. K narodeninám mi sám vyrobil roldor, ale už ho nestihol namontovať. Ja viem, že raz to urobí. Vladko bojuje, aj keď sa aj uňho striedajú lepšie a horšie dni. Uvedomuje si totiž, čo sa s ním stalo, že je stopercentne odkázaný na pomoc druhých. Nás, svoju rodinu. Zomkli sme sa a urobíme preňho aj nemožné."

HRANIČNÝ ZÁKROK

Prvého apríla išiel kamarátovi pomôcť so strechou. Vladko nikdy nepovedal nie. Lenže v osudnú stredu to skončilo katastrofou. Mladý muž spadol z osemmetrovej výšky… Dopadol na betón, na bok, skrútený. Sanitka, prevoz do najbližšej nemocnice a odtiaľ okamžitý transport vrtuľníkom do hlavného mesta. Ešte v ten deň ho čakala päťhodinová, život ohrozujúca operácia na neurochirurgii. Mal vážne poranenie mozgu. Po niekoľkohodinovom zákroku ho v umelom spánku presunuli na JISku. A čakalo sa, čo bude. „Mal zlomeniny lebečných aj tvárových kostí, časť lebečnej kosti mu museli odstrániť, momentálne ju nemá, ešte nevieme, kedy a čím mu ju nahradia," rozhovorí sa Vladkova staršia sestra Mirka. Neskutočne ďakuje tímu neurochirurgie z Kramárov. „Zachránili nám brata. Vladko im vraj niekoľkokrát odchádzal, telo nespolupracovalo, museli mu pichať adrenalín, prognózy neboli priaznivé. Naozaj sa nedá slovami opísať naša vďaka lekárom z Kramárov." Po troch týždňoch sa jej brat prebral z kómy, uvidel Mirku a stisol jej ruku. „Aj napriek zavedenej tracheostómii mi zašeptal „čau" a rozplakal sa. Myslela som, že sa od šťastia roztopím, spoznal ma, stisol ma, pozdravil ma," spomína Mirka. V ten deň sa celá rodina zhlboka nadýchla a bez váhania sa dali do boja za zdravie pre Vladka. Začiatkom mája si nevládneho brata a syna doviezli domov. Mama sa stala jeho opatrovateľkou, otec je jej pravou rukou a sestry začali zisťovať po úradoch, na internete, cez známych, na čo všetko majú nárok, ako bratovi pomôcť, aby napredoval a nestagnoval. „Vedeli sme, že treba čím skôr začať s rehabilitáciami. Šťastím v nešťastí bolo, že Vladko nemá prerušenú miechu, preto šanca, že sa postaví na nohy a rozhýbe sa, je obrovská. Telo však nedostáva signály z mozgu, aby sa hýbalo. Vedeli sme, že čím neskôr začneme cvičiť, tým sa nášmu snu vzďaľujeme. Studenou sprchou však boli prekážky, na ktoré sme narážali všade. Potrebuješ okamžite vozík, polohovaciu posteľ? Nonsens. Na úrade ti vysvetlia, ako si treba podať žiadosť, čakať na rozhodnutie… A ako máš potom manipulovať s nevládnym človekom? Málokto má odložené tisíce, aby zo dňa na deň dokázal prerobiť bývanie na bezbariérové. Na vlastnej koži sme pocítili, že okrem vyrovnania sa s ťažkou životnou situáciou, keď je psychika každého člena rodiny vážne naštrbená, sa musíš obrniť aj veľkou dávkou trpezlivosti, aby si nevybuchol od zlosti a bezmocnosti pri byrokratických manévroch. Hovoríme si, čo ťa nezabije, to ťa posilní, v núdzi poznáš priateľa. Platí to naozaj do bodky."

BOLI JEDINÍ

Najväčšie sklamanie však prišlo, keď dostali zamietavú odpoveď na rehabilitáciu v Kováčovej, ktorá je hradená zdravotnou poisťovňou. V nemocnici dostal Vladko bacil, ktorý je pre Kováčovú prekážkou, a prijali by ho až po opakovaných negatívnych testoch, čo by trvalo takmer rok. Jediným riešením bolo neurorehabilitačné zariadenie Adeli, päťtisícová suma však skoro každého zlomí. „Nevzdali sme sa. Prosili sme kadekoho, či by nám pomohol. Naši chovajú papagáje, predali ich, aby bolo na pobyt. Nestačilo to však. Dostali sme sa do situácie, že naozaj zbieraš, pýtaš, prosíš o príspevok. Zvláštny pocit… Prispeli Vladkovi kamaráti, známi, rodina. A zrazu sme zistili, že v tragédii, ktorá nás postihla, existuje toľko dobrých ľudí. Sme za nich vďační, prichádzajú nám do života so snahou pomôcť môjmu bratovi," hovorí Mirka.

Prvý „tréning" v Adeli má Vladko za sebou. „Tam sa maká naozaj celý deň, brat napreduje, udrží v ruke pohár s jeho obľúbenou kofolou, celkovo je psychicky iný, prebudený, pripravený do ďalšieho boja. Inej cesty ako rehabilitácie niet. Preto prosíme… Vladko sa chce vrátiť do života, určite raz ako vyučený kuchár uvarí delikatesy, pôjde na milovanú rybačku, dokončí si domček, ktorý začal, vyrobí nábytok, bude proste naplno žiť. Lebo je bojovník. Lebo má šancu."

Časopis NOTA BENE poskytuje priestor OZ Medzi nami, aby pomohlo sociálne slabším rodinám a rodinám s postihnutým členom. Ide o ľudí, ktorí sa nie vlastnou vinou ocitli v ťažkej situácii. Možno sa nájde niekto, koho príbeh Vladka osloví. Aj váš príspevok sa použije na neurorehabilitačný pobyt.
Číslo účtu: 4040218205/3100 (Prima banka). IBAN: SK85 3100 0000 0040 4021 8205, SWIFT: LUBA SKBX. Pripíšte poznámku – Vladko.
Kontakt na OZ medzi nami: 0905 910 827 alebo 0905 240 389 (medzinami@zoznam.sk).
Uverejňované príbehy nie sú príbehmi predajcov Nota bene a prípadné otázky, prosím, adresujte OZ Medzi nami.

LITERÁRIUM
Petra Gettinga

Dôjsť až na koniec koľají

Literatúra má rada symboly. Koľaje života ani kolízie jej nemohli ujsť. Ako keď Karel Čapek vo Vojne s mlokmi opisuje apokalyptickú situáciu ľudstva: „My všetci za to môžeme. Ľudstvo som najväčšmi ľutoval, keď som videl, ako sa samo stoj čo stoj ženie do záhuby. Človek by kričal, keď tak na to hľadí. Reval by a zdvíhal obe ruky, akoby videl vchádzať vlak na zlú koľaj.“

Koľaje sú najmä skvelým symbolom túlania. Menej známa než Kerouacova Cesta je Cesta od Jacka Londona. Vznikla o rovné polstoročie pred bítnikmi a opisuje potulky autora po železnici, hemží sa originálnym slangom takzvaných „hobos“, čiernych pasažierov naskakujúcich za jazdy na vlak a vezúcich sa na strechách aj nápravách. „Trampom som sa stal kvôli vnútornému nepokoju, ktorý vo mne vrel a nedovolil mi zostať na mieste,“ píše London a znie to ako krédo slobodomyseľnosti, platné dodnes. „To, že som život poznal viac než niekto iný, prišlo samo, pretože som sa svetom potĺkal s otvorenými očami a mysľou.“

Túlanie sa po koľajach s partiou a skákanie po pražcoch či podkladanie drobákov na koľaje, kde ich zlisuje rútiaca sa lokomotíva – všetko skvelé zážitky detstva. Dnes sú trestné. Dnes sa deti môžu hrať s vláčikmi v počítači. Ľudstvo fakt napreduje.

K tomu patrí aj spomienka na westernových Indiánov, ktorí počúvali s uchom na koľajach, či sa z diaľky blíži vlak. No nie sme všetci tak trochu poslucháči, čo s uchom prilepeným na koľaji a so zatajeným dychom načúvame, či sa blíži to, na čo čakáme? Nesieme si svoj kus železnice v batohu celý život a len vyťahujeme ten kus železa vo chvíľach núdze?

Spomínam si na jeden vtip zo základky. Niežeby bol veselý; dnes sa mi zdá práveže smutný až na smrť. Nedokázal som odolať a strčil som ho do svojej poslednej knižky. Je o dvojici tulákov, čo idú po železnici. „Dôjdeme až tam, kde sa zbiehajú koľajnice!“ zaznie na začiatku. A tak idú, idú večitú večnosť, až sa naraz jeden z nich obzrie a povie: „Však už sme to prešli…“

Tak sa neobzerajme a vykročme. Je čas.

Tma v meste svetla

Zuzana Mojžišová

Južná Amerika, mesto San Cristóbal, cez ktoré tečie ponuro tmavá rieka Eré neustále unášajúca tony bahna – povráva sa o nej, že keď už zem nechcela ostávať stále na tom istom mieste, zmenila sa na rieku Eré. Možno práve ona vyvrhla zo svojich útrob tých tridsaťdva približne desať- až trinásťročných detí. A možno sa tam dostali odinakiaľ. Boli špinavé, zanedbané, dorozumievali sa neznámou rečou, pohybovali sa v menších skupinách, nikto nevedel, kde bývajú, možno v pralese, čo sa týčil v tesnej blízkosti mesta… Obyvateľom prítomnosť tridsiatich dvoch znepríjemňuje život. Voľakedy, keď ešte bola sancristóbalská spoločnosť podobne chudobná a úbohá, by sa možno veci vyvinuli inak. Lenže „blahobyt se lepí na myšlenky jako mokrá košile, a teprve když chceme udělat nečekaný pohyb, zjistíme, že jsme lapeni“.

Španielsky spisovateľ Andrés Barba (1975) napísal príbeh svojho románu *Město světla* (Paseka 2020, preklad Anežka Charvátová) v klasickej forme takzvaného ja-rozprávania. Rozprávač – bývalý vyšší mestský úradník v sociálnej oblasti – je zároveň aj postavou príbehu. Tlačí ho na duši minulosť, staré kauzy, najmä tá jedna – bol jej priamym a aktívnym činiteľom, poznačila všetkých a natrvalo. Narátor si potrebuje spraviť v hlave poriadok, pravdivo a z viacerých uhlov veci opísať, aby lepšie pochopil, a my čitatelia s ním, čo sa to vtedy dávno vlastne odohralo, ako sa to všetko zbehlo, prečo práve tak, čo mali, či aspoň mohli jednotliví aktéri, dospelí aj malí, urobiť inak. Sebaspytovanie je ťažká a bolestivá práca. Čím úprimnejšie, tým ťažšie; čím hĺbkovejšie, tým bolestnejšie. Definície a samozrejmosti, na ktoré sme boli zvyknutí, sa potom rúcajú ako domčeky z karát.

Andrés Barba napísal výnimočný román. Je to napínavý triler, ale aj osobný príbeh jedného človeka pretkaný premýšľaním o slobode, predsudkoch, stereotypoch a všelijakých vonkajších a vnútorných hraničných čiarach, ktorými sa omotávame, aby nás nič nevyrušovalo. „Láska a strach mají něco společného, obojí je stav, v němž se necháváme podvádět a vodit, v němž se někomu svěřujeme do rukou, aby si po svém zacházel s naší důvěrou, a hlavně s naším osudem.“

Knihu uvádza citát maliara Paula Gauguina: „Jsem dvě věci, které nemohou být směšné: divoch a dítě.“ Tridsiati dvaja z *Města světla* sú deti a sú divosi. A vôbec nie sú smiešni.

Daniel Pastirčák

Vykoľajiť sa

„Nič ho nevykoľajilo,“ povieme s uznaním. „Všetko sa napokon vráti do zabehaných koľají,“ konštatujeme rezignovane. Tak ako? Je dobré držať sa zabehaných koľají, alebo je potrebné zo zabehnutých koľají vybočiť? Ako vznikajú koľaje? V krajine tým istým smerom znova a znova prechádzajú kolesá vozidiel a utvárajú cestu. Po čase sa cesta sama ponúka, lebo spoľahlivo smeruje k cieľu. Cesta nám pomáha, lebo udržiava smer k cieľu, ktorý sme si zvolili. Cesta sa však môže stať aj prekážkou. Väzní nás vo svojich koľajach vtedy, keď chceme dosiahnuť nový, lepší cieľ, no skĺzavame do vychodených koľají. Vychodené koľaje sú vpísané do našej kultúry, vychodené koľaje sú zapísané do našej mysle. Práve kvôli vychodeným koľajam naša myseľ stráca tvorivú schopnosť uvidieť problém v novej perspektíve a nanovo premyslieť najvhodnejšie riešenie. Niekedy je dobré, keď sa naše myšlienkové návyky vykoľaja. Cesty miznú a otvára sa perspektíva nových nepoznaných ciest. Realita je pred nami otvorená tak ako vždy vtedy, keď ľudská myseľ stojí pred nekonečnom Boha. Majster Eckhart o tom napísal: Ak má odlúčené srdce stáť na tom najvyššom, musí stáť na ničom, lebo práve v tom spočíva najvyššia schopnosť prijímať. Keď chcem písať, musím zmazať všetko, čo je na tabuli napísané. A nikdy sa mi tabuľa nebude hodiť tak dobre k písaniu ako v prípade, keď na nej nebude napísané vôbec nič. Podobne ak má Boh do môjho srdca písať na to najvyššie, musí všetko, nech je to čokoľvek, zo srdca odísť.

Zuzana Uličianska

Systémy

Nohama stíráš rosu na kolejích… Romantický vzťah ku koľajniciam sa u mnohých vytváral trampskými pesničkami. Akoby nebolo nič krajšie na svete, ako kráčať po pražcoch. Skúsili ste si to už? Ak nič horšie, rozbolia vás po chvíli otrasne nohy.

Navyše, ak ste vlak, koľajnice budú pre vás skrývať už oveľa menej dobrodružstva. Môžete po nich ísť len tam, kam ich niekto pred vami položil. Z času na čas sa v novinách objaví správa, že sa niekto pokúsil ukradnúť električku, lebo sa mu nepáčila trasa, ktorou išla. V jednom filme ju zas uniesla samotná vodička. Chápem, občas treba v živote prehodiť výhybku, ale radila by som to robiť skôr obrazne. Navyše, v meste, ako je Bratislava, sa týmto spôsobom aj tak nedá ďaleko dostať.

V slovenčine akoby sme ani nemali ekvivalent anglického spojenia „on the rails“, čo obrazne znamená fungovať normálne, predpovedateľne, kontrolovateľne. Žiť ako vláčik Piko z modelovej železnice. Krútiť sa dokola po tej istej trase. Opozitum vykoľajenia sa. Tento termín už, paradoxne, náš jazyk pozná.

Koľajnice nás v každom prípade fascinujú. Železnice sú systém, je to prejav odbornosti a spolupráce veľkej skupiny ľudí. Aj preto čistotu vlakov, ich meškanie či nebodaj haváriu na trati berieme tak emotívne. Ak urobí chybu šofér auta, ide zväčša o individuálne zlyhanie, ak sa vykoľají vlak, takmer vždy je na vine nejaká štrukturálna chyba. A to nás právom desí. Myslím, že by sme si mali systémy viac vážiť. Ak fungujú. Kým sa dá chodiť vlakom na trampské výlety.

Dorota Nvotová

Výhybka

Koľajnice dávajú človeku pocit istoty, už len preto, že niekam vedú. Nie je možné nimi pohnúť, ovplyvniť ich ani nijako inak spochybniť. Koľajnice sú a niekam vedú. A my môžeme naskočiť na vlak, alebo sa podeň hodiť, alebo kráčať letným výletným krokom popri koľajniciach so steblom trávy v ústach. Môžeme na nich aj balansovať, a pokiaľ ide popri nás milovaná osoba, bude nám príjemne. Nič však nezmeníme na ich smere ani dĺžke. Preto človek, ktorý našiel svoje koľajnice, môže byť pokojný. Je zbavený zodpovednosti za ďalšie strategické rozhodnutia – už len ide. Svojím tempom, svojím štýlom, sám alebo s niekým.

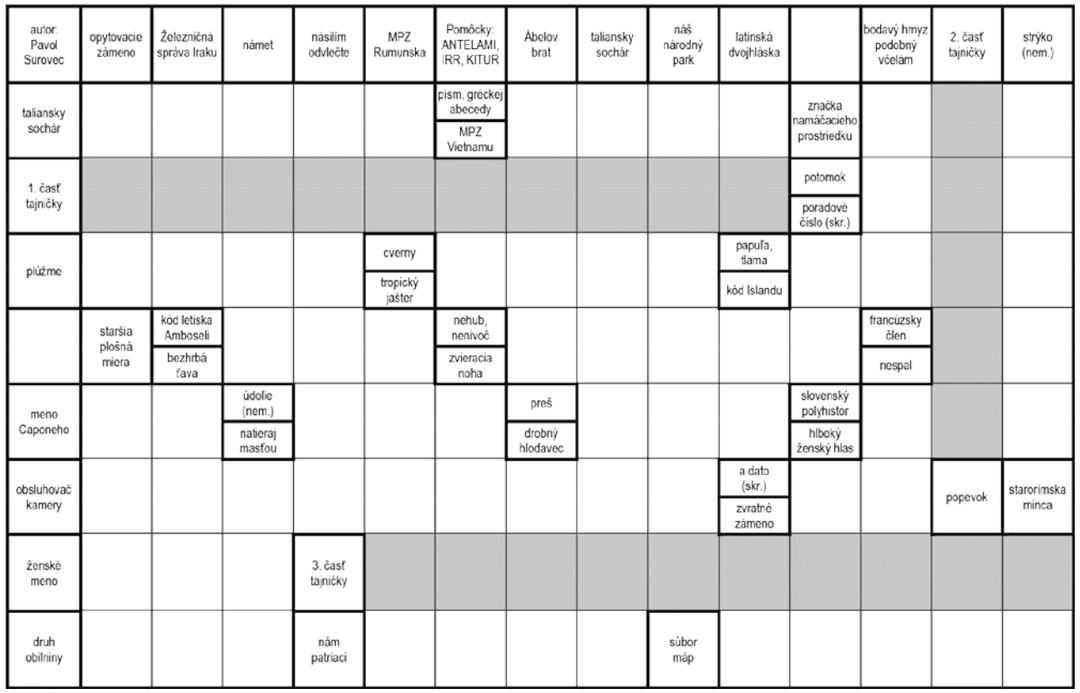
A potom príde výhybka.

Môžeme jednať skratovo, môžeme sa tam zložiť a pár dní kempovať na rázcestí, kým naše rozhodnutie nevyzrie… Môžeme utekať za predošlým vlakom. Môžeme niekoho nasledovať. Čo bude za zákrutou, však nevie nik a každý sa bojí tmavých tunelov. S výhybkami treba opatrne.

Na náhody neverím, ale to, že tento text píšem vo vlaku, som nijako neplánovala. S touto cestou som začala už minulý týždeň. V jednej slovenskej obci zostal môj trabant. Nechala som ho tam na pár týždňov, a keď som sa po neho minulý týždeň vrátila, našla som ho vyrabovaný. Zámerne som ho zaparkovala pred kostolom – dúfala som, že kresťanské svedomie Slovákom nedovolí robiť nepríčetné zlo. Prd. Nechali mi tam trabantík zranený. Odtiahla som ho k mechanikovi a stál u neho na liečení celý týždeň.

Potom som opäť vyrazila vlakom do dedinky. Vo vlaku som stretla kamarátku, scénografku, ktorá práve išla do Martina na svoju premiéru v divadle. Ukecala ma, aby som šla aj ja. Trabant som vyzdvihla, presunula do Martina, kde som ho aj nechala – inak by som nestihla načas dôjsť do Bratislavy. Privezie mi ho kamarát, ktorý túži dať si na ňom poriadnu jazdu. Dvakrát za týždeň som pol dňa cestovala, aby som doniesla trabant, dvakrát som ho nedoniesla. Nechcela som ľpieť na svojich koľajniciach, presvedčená o ich smere. My môžeme smer len tušiť. Dôležité je nestratiť koľajnice z dohľadu, držať sa ich ako morálneho základu, dôverovať Bohu, alebo ako si to kto nazve, a keď príde výhybka, konať v súlade so svedomím, neopomínajúc srandu a prekvapenia.

Namiesto toho, aby som doniesla domov autíčko, našla som sa nadránom opitá pred martinským divadlom. Také niečo som neurobila asi od svojich 20 rokov. Možno to bolo treba, aby som vypla ten stres posledných dní, mesiacov a rokov, tú strašnú desivú zodpovednosť, ktorú ako slobodná matka samoživiteľka v čase korony mám. Smejem sa na tom. Nevyčítam si to a teším sa na ďalšiu výhybku. Dovtedy budem kráčať popri koľajniciach letmým krokom so steblom trávy v ústach.



Vzdelávanie nie je učenie faktov, ale [...]. ALBERT EINSTEIN

Vylúštenie z minulého čísla: Život nie je o hľadaní samého seba. [Je o tvorení samého seba]. GEORGE BERNARD SHAW

Troch úspešných lúštiteľov, ktorí do konca mesiaca pošlú tajničku na krizovka@notabene.sk, odmeníme knihou.

Kódex predajcu

1. Predajca nosí preukaz so svojím registračným číslom a fotografiou pri predaji na viditeľnom mieste.
2. Predajca predáva časopisy označené číslom zhodným s registračným číslom uvedeným na preukaze.
3. Predajca predáva časopisy na určenom predajnom mieste uvedenom na jeho preukaze.
4. Predajca predáva časopisy za oficiálnu cenu uvedenú na titulnej strane časopisu.
5. Predajca predáva časopisy spôsobom, ktorý neobťažuje okoloidúcich (je triezvy, čistý, upravený, slušný).
6. Predajca sa zdržuje na predajnom mieste bez detí do 16 rokov.
7. Predajca aktívne pracuje na zlepšení svojej sociálnej situácie a riadi sa pokynmi sociálneho pracovníka.
8. Predajca v Bratislave je povinný nosiť aj oficiálnu vestu s logom Nota bene. Začiatočník vestu nemá, iba špeciálny preukaz platný v daný mesiac.

Kódex kupujúceho

zostavil predajca Nota bene Peter Patrónsky

1. Preverte si preukaz predajcu, na ktorom je uvedené registračné číslo, fotka.
2. Kupujte časopisy označené číslom zhodným s registračným číslom uvedenom na preukaze predajcu.
3. Predajcu si starostlivo vyberte.
4. Neplaťte viac, ako je uvedené na časopise, pokiaľ sa tak sami nerozhodnete.
5. Zoberte si svoj zaplatený časopis.
6. Časopis po prečítaní darujte alebo znehodnoťte tak, aby sa nedal znova predať.

Pouličný časopis Nota bene začal vychádzať v septembri 2001. Vydáva ho občianske združenie Proti prúdu ako svoj hlavný projekt na pomoc ľuďom, ktorí sa ocitli bez domova alebo im hrozí strata ubytovania z finančných dôvodov. Cieľom je aktivizovať ľudí bez domova, pomôcť im získať sebaúctu, dôstojný príjem, pracovné návyky a sociálne kontakty. Úlohou Nota bene je tiež kampaň na pomoc ľuďom bez domova.

Predajca časopisu musí byť registrovaný v OZ Proti prúdu alebo partnerskej organizácii mimo Bratislavy. Pri regi-strácii dostane 3 kusy časopisov zdarma, všetky ostatné si kupuje za 1,20 € a predáva za plnú sumu 2,40 €. Je povinný nosiť preukaz, v Bratislave aj oficiálnu vestu a dodržiavať kódex predajcu (pozri str. 42). Ak zistíte, že niektorý predajca porušuje pravidlá, prosím informujte nás alebo partnerskú organizáciu.

OZ Proti prúdu v rámci integračného projektu Nota bene poskytuje predajcom ďalšie služby: základné a špecializované sociálne poradenstvo, pomoc pri uplatňovaní práv a právom chránených záujmov, podporu streetworkera na predajnom mieste, právne poradenstvo partnerskej advokátskej kancelárie, tréningy, skupinové stretnutia a workshopy, prístup do kupónového motivačného sociálneho obchodu, príspevky na lieky, internet, PC a telefón zadarmo pre vybavovanie práce, bývania a úradných záležitostí,úschovu peňazí a úradných listín a možnosť využívať korešpondenčnú adresu o. z. na zasielanie osobnej pošty.

OZ Proti prúdu od roku 2001 realizuje pilotné projekty v oblasti riešenia bezdomovectva, iniciuje systematické a legislatívne zmeny na národnej úrovni, vydáva knihy z pera ľudí bez domova, organizuje odborné konferencie a vydáva odborné publikácie. Je členom siete pouličných časopisov INSP, organizácie FEANTSA a Slovenskej siete proti chudobe. Viac na www.notabene.sk.

Manažment Proti prúdu: riaditeľka Mgr. Zuzana Pohánková, 0917 275 812. Štatutárne zástupkyne: Mgr. Zuzana Pohánková, Mgr. Sandra Pazman Tordová. **Program NOTA BENE:** šéfredaktorka Mgr. Sandra Pazman Tordová - 0905 143 651. **Sociálni pracovníci:** PhDr. Peter Kadlečík - 0907 733 388, Mgr. Barbora Sekelská - 0905 440 878, Mgr. Belinda Fulierová - 0911 654 411, Alexanda Senajová - 0905 440 887, poradcovia@notabene.sk. **Ekonomické oddelenie:** Boris Fandák - 0911 209 559. **Personálne oddelenie:** Hana Hochel - 0905 440 764. **Program BÝVANIE:** Mgr. Ivan Lorenc, Mgr. Barbora Žiaranová - 0905 595 520. **Program ADVOKÁCIA:** Mgr. Nina Beňová, PhD - 0908 434 826, Mgr. Ingrid Ďurinová - 0915 779 746. **Grafické spracovanie časopisu:** Mgr. art. Pavol Čejka. **Jazyková korektúra:** Miroslava K. Valová. **Tlač:** Polygrafické centrum s.r.o. **Emaily: meno.priezvisko@notabene.sk.**

Mesačník Nota bene, 19. ročník, 10/2020. **Vydavateľ:** OZ Proti prúdu, Karpatská 10, 811 01 Bratislava, 02/5262 5962, www.notabene.sk. **IČO:** 360 68 781, IČ DPH: SK2021585731, **číslo účtu:** 266 34 750 14/ 1100 Tatrabanka, **IBAN:** SK 21 1100 0000 0026 6347 5014, **BIC (SWIFT):** TATRSKBX.
Registrácia na MV SR dňa 20. 3. 2001, číslo spisu: VVS/1-900/90-17945, na MK SR pod číslom EV 3665/09 ISS N 1335-9169.

Organizácie zabezpečujúce realizáciu integračného projektu Nota bene na Slovensku:
BRATISLAVA (od roku 2001): O. z. Proti prúdu, vydavateľ Nota bene, Karpatská 10, 811 01 Bratislava, 02/5262 5962, poradcovia@notabene.sk, www.notabene.sk, **BANSKÁ BYSTRICA** (2003): Sociálno-charitatívne centrum Ivana Šedibu, prevádzkovateľ: Územný spolok SČK, Pod Urpínom 6, 974 01 Banská Bystrica, Kleniarová Hana, 0907 403 123, socialne.redcross@gmail.com, **BARDEJOV** (2017): Centrum sociálnych služieb, Toplianska 9A, 085 01 Bardejov, Mgr. Martin Jutka, 0901 713 903, jutka.martin@gmail.com **ČADCA** (2006): Dom charity sv. Gianny, prevádzkovateľ: DCH Žilina, Kukučínová 4, 022 01 Čadca, Katarína Melichárčová, 0918 874 839, 041/432 40 88, dchgianna.ca@gmail.com, **HLOHOVEC** (2009): O. z. Pokoj a dobro, Pribinova 51, 900 28 Hlohovec, Pavol Šoka, 033/742 3827, viera.vavrova@d2u.sk, **HOLÍČ** (2009): Azylový dom Emauzy, prevádzkovateľ: N. o . Križovatky, Holíč, Michal Sedláček, 034 668 3110, michal.sedlacek@gmail.com, emauzy@stonline.sk, **KOŠICE** (2003): Charitný dom sv. Alžbety, prevádzkovateľ: ADCH Košice, Bosáková ul. Košice, Marek Lengyel, 0910 842 182, notabene.kosice@gmail.com, **LEVICE** (2005): O. z. Miesto v dome, Kpt. Nálepku 125, 934 01 Levice, Mgr. Ľubica Prištiaková, 036/622 15 86, mvd@miestovdome.sk, **LIPTOVSKÝ MIKULÁŠ** (2010): Mestský úrad Liptovský Mikuláš, Štúrova 1989/41, 031 42 Liptovský Mikuláš, Mgr. Veronika Bániková, 044 556 5324, veronika.banikova@mikulas.sk, **MALACKY** (2006): Azylové centrum Betánia, prevádzkovateľ: N. o. Križovatky, Ľudovíta Fullu 16, 901 01 Malacky, Viera Hujíková, 034 772 2457, centrumbetania@gmail.com, www.krizovatky.eu, **NITRA** (2003): Dom charity sv. Rafaela, prevádzkovateľ: DCH Nitra, Samova 4, 950 50 Nitra, Andrea Rončková, 0907 451 771, 037 772 1792, rafael.charita@gmail.com, www.charitanitra.sk, **PIEŠŤANY** (2005): ZSS Domum, Bodona 55, 921 01 Piešťany, Eva Papšová, 0915 400 577, 033/ 772 7687, domum@piestany.sk, **POPRAD** (2005): ZSS, prevádzkovateľ: O. z. Korene v spolupráci s MsÚ Poprad, Levočská 51, 058 01 Poprad, Marcela Michalková, 0910 890 488, 052/772 4209, socialne@msupoprad.sk, **PREŠOV** (2017): O. z. SOCIÁLNY PREŠOV, Sibírska 19, 080 01 Prešov, Mgr. Peter Németh, 0905740096, pietro@spire.sk **SVIDNÍK** (2016): Spoločnosť priateľov detí, mládeže a rodín Svidník, Dlhá 505/9, 089 01 Svidník, Mgr. Marek Fek, 0917 673 107, 0907 405 632, fekmarek@azet.sk, **TRENČÍN** (2016): ISKRA Trenčín, Dolný Šianec 1, 911 01 Trenčín, Pavol Juríček, 0948 343 163, pavol.juricek123@gmail.com **TRNAVA** (2006): ADCH Trnava, Hlavná 43, 917 01 Trnava, Soňa Pobiecka, 0948 091 011, maria.fabikova@charitatt.sk, sona.pobiecka@charitatt.sk, **VRANOV NAD TOPĽOU** (2009): Charitný dom pre mládež, prevádzkovateľ ADCH Košice, Lúčna 812, 093 01 Vranov nad Topľou, 0904 981 536, 057/443 1578, chdm.vranov@charita-ke.sk, **ŽILINA** (2003): Dom charity sv. Vincenta, prevádzkovateľ: DCH Žilina, Predmestská 12, 010 01 Žilina, Mgr. Gabriela Huliaková, 0918 314 197, 041/724 4795, dchvincent.za@gmail.com

KÚPIŤ NOTABENE + VZIAŤ SI HO = POMÁHAŤ

KEĎ SI ČASOPIS KÚPITE,

VEZMITE SI HO!

LEN AK SI ČASOPIS PO ZAPLATENÍ VEZMETE,

PREDAJCA ZOSTÁVA PREDAJCOM

ZÍSKATE DOBRÉ ČÍTANIE

ORGANIZÁCIA ZÍSKA POLOVICU ZO SUMY, ZA KTORÚ VYDÁVA ČASOPISY A POMÁHA PREDAJCOM.

♥ ĎAKUJEME, ŽE SI ČASOPIS PO ZAPLATENÍ VEZMETE. ♥

Ak si časopis nevezmete, hoci v dobrom úmysle pomôcť predajcovi, ohrozuje to samotnú existenciu projektu - organizácia nemá za čo vydať časopisy a poskytovať ďalšiu pomoc.

TIP: AK CHCETE POMÔCŤ VIAC, KÚPTE ĎALŠÍ ČASOPIS A DARUJTE HO ZNÁMEMU.
MOŽNO TAK NÁJDETE PREDAJCOVI ĎALŠIEHO VERNÉHO ZÁKAZNÍKA.