

Mŕtva trať

Foto: ŠTĚPÁN ČERNOUŠEK

REPORTÁŽ

51

Foto: MARTA NOVÁKOVÁ



Zakonzervované: Do týchto kúrbín nikto nechcel ísť, takže polozopadané stavby zostali také, ako ich pred rokmi opustili.

Ďaleko za polárnym kruhom ležia ruiny Stalinovho nenaplneného sna o transpolárnej magistrále. Celý projekt obopína aura tajomnosti

Takmer tisícpäťsto kilometrov cez nehostinnú sibírsku tajgu. Transpolárna železnica mala spájať ruské mestá Salechard a Igarka. V neľudských podmienkach na nej pracovalo viac ako osem-

desiatisíc väzňov. Príkaz na jej vybudovanie dal Stalin v roku 1947, no keď o šesť rokov neskôr zomrel, nové vedenie Sovietskeho zväzu vyhodnotilo stavbu ako bezúčelnú a rozhodlo o prerušení jej výstavby.

Železnica zostala opustená a zabudnutá. Jej zvyšky spolu s pracovnými tábormi zakonzervoval čas. Len minimum ľudí ich doposiaľ navštívilo. Ako dnes vyzerajú? Čo z nich zostalo? Tieto otázky si položila česká expedi-

cia. Výsledkom jej pátrania je aj dokument Mŕtva trať. **Nejasný účel:** „Pri prezereaní odľahlých sibírskych končín na Google Earth mi zrazu napadlo, že sa pokúsím nájsť zvyšky transpolárnej železnice,“ spo-



Foto: ŠTĚPÁN ČERNOUŠEK

Bez mostov: V zime sa kôľajnice mali položiť na ľad zamrznutých riek.



Obed: Filmári sa stravovali konzervami a nachytanými rybami.

Foto: MARTA NOVÁKOVÁ



Zamrežované: Kto sa pokúsil utiecť, toho vyzliekli a nahého priviazali o strom, pokým ho komáre nedobodali na smrť. Trvalo to zvyčajne dve až tri hodiny.

V teréne: Marta Nováková bola jediná ženská členka tímu, expedíciu si pochvaľuje.



Pamäť: „Okrem zločejov bolo medzi nami aj štyridsať politických väzňov odsúdených na dvadsaťpäť rokov povinných prác,“ spomína Alexander Snovský.

mína Štěpán Černoušek, rusista a vedúci expedície. „Zdalo sa mi neskutočné, že ešte pol storočia po Stalinovej smrti stoja kdesi hlboko v tajge ako pomnky šialeného režimu opustené tábory.“

O týchto táboroch existuje vo svetovej literatúre len málo zmienok. Celý projekt transpolárnej magistrály obopína aura tajomnosti. Železnica mala prepojiť už existujúcu trať z Moskvy do Vorkuty v oblasti polárneho Uralu s riekou Jenisej, kam by mohli priplávať lo-

Foto: MARTA NOVÁKOVÁ



Foto: ŠTĚPÁN ČERNOUŠEK

Foto: MARTA NOVÁKOVÁ



Foto: MARTA NOVÁKOVÁ

de z nálezísk rudy v Noriľsku a z oblasti Severného ľadového oceánu. Reálny strategický význam je však sporný.

Mimoriadne ťažké boli i technické podmienky na stavbu železnice. „Väčšinu roku je pôda zmrznutá a pokrytá snehom. Počas krátkeho leta sa vrchná časť roztopí a premení na močarinu plnú komárov. Trať navyše prekračuje dva sibírske veľtoky, Ob a Jenisej, na ktorých neplánovali výstavbu mosta. V lete mali dopravu zaisťovať špeciálne riečne trajekty, v zime chceli súdruhovia položiť na zamrz-

nutý ľad kolajnice,“ objasňuje Štěpán.

Presun do divočiny: „Dostať sa k mŕtvej trati nie je jednoduché,“ hodnotí vedúci expedície. Sedem jej členov muselo najprv letieť do Krasnojarska, odkiaľ sa štyri dni plavili parníkom po Jeniseji. Rieka postupne priberala prítoky a každý deň sa rozširovala. Na severe má až päť kilometrov. Brehy ponúkajú obraz postupne sa meniacej krajiny. Iba raz, dvakrát za deň parník

Tajga: Turistické chodníčky by ste tam hľadali zbytočne.

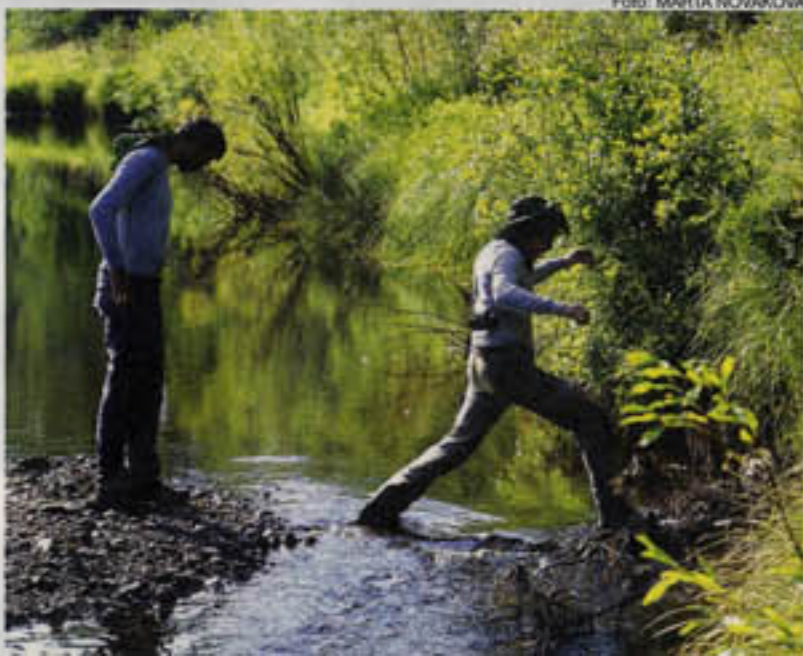


Foto: MARTA NOVÁKOVÁ



Súduh: Na Stalina mnohí domáci dodnes spomínajú s neskrývanou nostalgiou.

zastaví pri brehu, aby si cestujúci mohli kúpiť od dedičanov ryby, zemiaky, uhorky a vodku.

Výprava napokon dorazila do Igarky. Práve tam sa mala nachádzať cieľová stanica plá-

novanej železnice. V sedemtisícovom mestečku nakúpili dostatočné zásoby jedla na pobyt v divočine, na dlhý čas sa poslednýkrát osprchovali a zadovážili si petardy proti medveďom.



Ochrana: Proti komárom sa bolo treba poriadne vyzbrojiť.

Foto: ŠTĚPÁN ČERNOUŠEK



Väzni: Spávali na drevených poschodových postelách.

Presun do Jermakova, „hlavného mesta“ budovanej železnice, zabezpečil filmárom rybár Alexander Kazancev. „Bol jedinou spojnicou k táborom, a tak sme boli napokon radi, že sa nám cenu za odvoz dvoch člnov sto kilometrov proti prúdu podarilo zjednať na tisíc eur. Plavba to bola pekná. Rieka Jenisej je ako zrkadlo, ani jediná vlnka nesčerí jej hladinu. Keď sa slnko priblíži k horizontu, ohromné priestory rieky zahrajú všetkými odtieňmi,“ spomína Štěpán.

Mesto duchov: Kedysi 15-tisícové Jermakovo zažilo svoj rozkvet začiatkom päťdesiatych rokov. Bola tam nemocnica, veľký tábor, riaditeľstvo železničnej stavby i škola. Dnes je mesto zarastené a opustené.



Pozostatky: Po bývalých väzňoch zostalo v tábore množstvo osobných predmetov.

Foto: ŠTĚPÁN ČERNOUŠEK



Foto: MARTA NOVÁKOVÁ



Foto: MARTA NOVÁKOVÁ

Občerstvenie: Iba raz, dvakrát za deň pamik zastaví pri brehu, aby si cestujúci od dedičanov mohli kúpiť ryby, zemiaky, uhorky a vodku.

Foto: ŠTĚPÁN ČERNOUŠEK



Neprijemný pocit: V táborech sa členovia expedície cítili ako na cintoríne.

Alexander Kazancev je päťdesiatročný chlap, odmeraný, zvyknutý spoliehať sa sám na seba. Typický Sibírčan. Počas zimy teplota klesá až na päťdesiat stupňov pod nulou. V lete sa močaristá tajga zase mení na komárie peklo. Podľa Kazanceva to má však i svetlé stránky. „Aspoň sa tu len tak niekto dobrovoľne neusadí. Žil som predtým na juhu pri Krasnodare, mal som dom, ale na každom ki-



Infografika: DUŠAN KIRALY



Foto: MARTA NOVÁKOVÁ

Spomienky: Tábory zostávajú Remyni svedkami komunistických zločinov.



Spojka: Prístup do Jermakova, „hlavného mesta“ budovanej železnice, zabezpečil filmárom rybár Alexander Kazancev.



Foto: MARTA NOVÁKOVÁ

lometri bol nejaký sused. Mám rád pokoj.“

Kazancev žije sám v ľudoprázdnom Jermakove už skoro dvadsať rokov. Za domom má ruiny gulagu, ale nezdá sa, že by si z toho robil fažkú hlavu.

„Narodili sa tu moji rodičia, ešte keď mesto stálo. Nemyslím si, že by som rušil ducha tohto miesta. Ten pocit je však niekedy zvláštny.“

Táborom sa Alexander nevyhýba. Keď nedávno rozbíral



Foto: ŠTĚPÁN ČERNOUŠEK

Filmári: Počas expedície vznikol dokument *Mítva trať*, ktorý mal v Česku premiéru koncom minulého roku.

dosky v jednom z domov, ktoré potreboval na stavbu svojho príbytku, našiel za trámom tajný denník bývalého väzňa. Medzi rozmazanými stránkami sa v ňom dajú prečítať vety o násilnom správaní dozorcov. Čo s ta-

kým nálezom? Kazancev si ho zatiaľ necháva u seba na policičke medzi puškou a fľašou pálenky. **Prieskum:** Cesta k opusteným táborem vedie cez hustý porast. Kalendár ukazuje polovicu augusta a hoci sa expedícia nachá-

dza na polárnom kruhu, je sparno a teploty dosahujú tridsať stupňov Celzia. „Ideálne podmienky pre lietajúci hmyz. Keď sme ležali v stane, komáre narážali do stien a znelo to, akoby vonku pršalo. Všetci sme nosili oblečenie s dlhými rukávmi, rukavice a cez tvár moskytierky, no ani tak sa pred nimi nedalo skrýť. Onedlho sme boli úplne doštipaní,“ spomína Marta Nováková, jediná ženská členka výpravy.

Ako prvý pozostatok železnice sa pred filmármi objavila staručká lokomotíva. Riaditeľka múzea Maria Mišečkinová ich ešte v Igarku upozorňovala, že takých strojov sa tam nachádzalo viac, no potom sa v kraji rozmohla poľovačka na železo: „Za kovošrot sa platili slušné peniaze. Prišla nákladná loď, ▶



Foto: MARTA NOVÁKOVÁ

Idylka: Napriek otravným komárom bola príroda skutočne úchvatná.

zničili toho na brehu v Jermakove dosť, ale ďalej sa nedostali. Firmu prenasledovali samé nepríjemnosti a poruchy techniky. Jeden zo zamestnancov dokonca za nevyjasnených okolností zomrel. Sami hovorili, že majú nepríjemný pocit, akoby ťahali veci z cintorína.“

Pár kilometrov za hrdzavou lokomotívou sa nachádza tábor Barabanicha. Žilo v ňom okolo tisíc väzňov. Budovy sú dnes zarastené a cestu si treba presekať mačetou. Väčšina domov má prepadnutú strechu. Pozdĺž stien stoja dvojposchodové drevené posteľe, v strede miestnosti malá piecka. Na prvý pohľad je jasné, že len ťažko mohla konkurovať tuhým polárnym mrazom.

Lukáš Hyksa a Simon Špidla točia zábery pre film. Martin Novák a Martin Medek sa venujú presnému zakresľovaniu vybraných budov pre neskoršie digitálne vymodelovanie táborov. Ostatní si prezierajú dom po dome a skúmajú nájdené predmety. Gombík z uniformy. Rozstrihanú mapu Európy. Škatuľku zo zápaličiek značky Sob... Štěpán otvorí malú zásuvku a číta list čejši manželky: „Skoro som stratila zrak, nohy ma bolia a počasie je otrasné. Dostávam 351 rubľov, ale pretože som sama, na jedlo to stačí. Keď potrebujem nakúpiť, predám niečo nepotrebné. Tak žijem.“

Krátke použitie: Na okraji tábora stojí malý domček. Zvonka vyzerá priateľivo, ale mreže na miniatúrnych oknách vzbudzujú nepríjemnú predtuchu. Samotka. Väzňov do nej posielali na niekoľko dní aj za drobné previnenie. „Stratil si topánky alebo ti ich niekto ukradol? Ihneď putuješ do karceru. Nikto nič nevyšetroval,“ píše bývalý väzeň Vasilij Basovskij. V celách sa ešte dnes povafujú paraši, kýble, do ktorých väzni vykonávali svoju potrebu. Z kobky cítia atmosféru strachu a utrpenia. „Kto sa pokúsil utiecť, toho vyzliekli a nahého priviazali o strom, pokiaľ ho komár nedobodali na smrť. Trvalo to zvyčajne dve až tri hodiny,“ tvrdí Basovskij.

Zvyšky železnice sa tiahnu pustatinou vyše tisíc kilometrov. Každých desať kilometrov sa nachádza nový pracovný tábor. Ten ďalší, ku ktorému skupina prišla, však stojí bokom od trate. Rybár Kazancev ho označil za tajný, pretože nie je zaznačený na mape, tiež tajnej, ktorú kedysi dostal od geologickej expedície výmenou za fľašu pálenky.

Štěpán rozpoznal, že ide o trestanecký tábor vybudovaný v roku 1951. Spomenul si na slová z knihy bývalého väzňa Alexandra Snovského: „Jedného dňa nás eskortovali do tresta-

neckého tábora. Okrem zlodějov bolo medzi nami aj štyridsať politických väzňov, odsúdených na dvadsaťpäť rokov povinných prác. Všetko pôsobilo deprimujúcim dojmom. Pridelili ma do lomu. Lopaty sme nemali, museli sme krompáčmi rozbíjať zmrznutú zem. Pracovali sme bez prestávky, jedlo do lomu nevozili. Cítil som, ako umieram.“ Život Snovskému zachránilo preradenie do brigády. V krutom mraze vydržali ľudia pracovať vonku len pol roka, nanajvýš rok.

Po bývalých väzňoch zostalo v tábore množstvo osobných predmetov. Niekoľko z nich chcela expedícia priniesť do múzea v Igarky. „Dodnes si neviem vysvetliť, prečo som nakoniec z trestaneckého tábora nezobral čiapku väzňa. Zazdalo sa mi to skrátka ako príliš osobný predmet. Ktovie, koľko hrôz prežil jej majiteľ,“ spomína Štěpán.

Pokus o obnovu: Výstavbu trate rozdelili na dve časti. Na západnej 501 boli okrem dodnes používaného úseku z Čumu do Labytangi položené aj koľajnice medzi Salechardom a Nadyjom. Východná časť 503 nemala vzhľadom na náročnejšiu dostupnosť takú úspešnosť. Pracovné vlaky jazdili iba na úseku Janov stan - Jermakovo a kúsok na juh od Igarky.

„Centrálny úsek medzi Nadyjom a Novým Urengom od sedemdesiatych rokov postupne obnovili a vďaka obrovským náleziskám plynu v tejto oblasti, o ktorých sa však v čase stavby trate nevedelo, ho napojili na ruskú železničnú sieť. Východná časť stavby však zostala úplne opustená. Aktuálne sa plánuje obnovenie železnice medzi mestami Salechard a Nadym. Mala by ju stavať česká firma,“ hovorí Štěpán.

Výstavba trate prebiehala veľmi rýchlo. Prieskum terénu a plánovanie išli ruka v ruku s výstavbou a definitívny projekt železnice bol hotový až v roku 1952, teda v čase, keď už bola postavená viac ako polovica železnice. Do bežnej prevádzky ju však nikdy neuviedli. Stalin o rok neskôr zomrel a vedenie Sovietskeho zväzu rozhodlo o jej likvidácii.

Pozdĺž trate sa dnes nachádzajú stovky zabudnutých táborov. Ľudia o nich vedia málo. „Všetci poznajú Osvienčim či Buchenwald, no nepoznajú názvy Jermakovo či Pečora. Bol azda sovietsky systém gulagov menej zhubný? Tábor zostávajú nemými svedkami komunistických zločinov. Aj to sme chceli pripomenúť,“ zhodujú sa členovia expedície. ■

ANDREJ HORVÁTH



Alexandra Klimeková

Simona Kurčinová

Natalia Horná

Nikola Kurajská

Barbora Blašková

Martina Grešová

www.misslovakia.sk

MISS UNIVERSE®

SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Veronika Belešová

Natalia Urbanová

Jana Lombartová

Petra Tonhauserová

Lubica Štěpánová

Soňa Kiszlingová