

Zubačka otvorí cestu cestovnému ruchu

Občianske združenie Zubačka vzniklo 31. mája 2004 s cieľom zachovať a šíriť muzeálne a historické železničné hodnoty a uchovať ich pre budúce generácie. Združenie má vyše 40 členov, jeho predsedom je Ján Spišiak, ktorý nám ochotne niekoľko hodín rozprával o plánoch perspektívnych tisovskej ozubnicovej železničky.



prekrásnou hornatou krajinou Muránskej planiny, pri nábehu na zuby Abtovej konštrukcie musí spomalíť na 3 kilometre za hodinu. Pred sebou má stúpanie 48 promile (od Pohronskej Polhory je to až 50,2 promile) do horskej stanice Zbojská a desať mostov. Niektoré sú vytiesané do skaly, na ľavej strane vožia je mohutné skalisko, na pravej 20-metrová priečasť. Na 175 metrov dlhom oblúkovom viadukte „Pod Dielom“ rušňovodič zastaví, hovorí turistom o histórii mosta, zatiaľ čo 36 metrov pod ním sledujú, ako nákladné autá s náhľom stúpajú po kľukatej hradskej. Nasleduje „Čertova dolina“ ponúkajúca prekrásny výhľad na okolitú krajinu a ďalší, 105 metrov dlhý Čertov most. Pomenovanie dostali z čias, keď stavali prvú železnicu, toto bol najťažší úsek trasy. „Je to jednoducho čertovsky pekná trať“, usmeva sa J. Spišiak. V stanici Zbojská majú cestujúci prestávkou pred prudkým klesaním do Pohronskej Polhory.

Zanielené rozprávanie predsedu združenia Zubačka sme počívali s otvorenými ústami. Na chvíľu sa J. Spišiak prestane usmievať: „Tu ľudia ešte stále nechápu, čo to tu pripravujeme...“

Zubačka ponúka výletné jazdy motoráčkom už v súčasnosti. Je to vlastne predvoj parnej mašinky, záujem je najmä u zahraničných turistov. Je to nákladné – jedna jazda Tisovec – Pohronská Polhora a späť stojí 16 600 korún.

Okrem českého Tanvaldu začína v Tisovci jediná prevádzkyschopná ozubnicová železnička v strednej Európe, jediná železnička, ktorá si dokázala preraziť cestu križom cez mohutný chrábat Slovenského Rudohoria z juhu na sever. Ak sa podarí naplniť ambicie občianskeho združenia Zubačka, určite pôjde o najúspešnejší projekt rozvoja cestovného ruchu súroko – ďaleko. Treba však ešte veľa investovať. Vladá Roberta Fica i predsedu BBSK Milan Murgaš na zasadnutí v Tisovci prisľúbili podporu. Privítali by aj sponzorov, tých sa doteraz našlo len málo.

① Motoráčik na ozubnicovej trati. ② Konštrukcia Abtovej ozubnice. ③ Parná ozubnicová lokomotíva z Rumunska. ④ Na výletnej jazde po ozubnicovej trati sa návštěvníkům naskytne takýto idylický pohľad. ⑤ Turistov očakáva aj historická expozícia pôvodného zariadenia železničnej stanice v Tisovci.

S výstavbou železníc v Gemeri a Malohonte sa začalo koncom 19. storočia kvôli spojeniu rudných baní, železiarní a miest odbytu v Rakúsko-Uhorsku lacnejšou železničnou dopravou. Rudné bane v Gemeri bolo potrebné spojiť so železiarmi v Hronci a Podbrezovej a tak uhorský snem rozhodol v roku 1872 o vybudovaní železnice z Tisovca cez Pohronskú Polhoru dalej na Horehronie. Pred staviteľov trate sa však postavil veľký problém: horské sedlo Zbojská.

Chvíľu sa uvažovalo o vybudovaní tunela popod Zbojskú, problém však vyriešila až tzv. Abtova ozubnica, systém, ktorý dokázal prekonať stúpanie, ktoré miestami prevyšuje 50 promile. Konštrukcia Abtovej ozubnice má dvojitý ozubený hrebeň, ktorý je v strede medzi kolajami upevnený do oceľových podvalov. Do hrebeňa zasadajú oceľové kolesá rušňa, vďaka čomu dokáže prekonať aj veľmi prudké stúpanie.

V Európe sú iba štyri ozubnice, ktoré využívajú Abtovu systém – v rakúskom Eisenerez, českom Tanvalde, rumunskom Subcetate a medzi Tisovcom a Pohronskou Polhorou.

Nová trať z Tisovca do Pohronskej Polhory bola odovzdávaná do prevádzky 29. novembra 1896, čím sa Pohronie spojilo s Gemer – Malohontom. Nákladné vlaky začali prevážať tony surového i spracovaného železa, uhlia a dreva. Vďaka tomu sa mohol prudko rozvíjať priemysel, keďže predraženú a pomalú dopravu konskými povozmi nahradilo vlakové spojenie.

Spočiatku premávala na trati parná ozubnicová lokomotíva, ktorú vyrobili vo viedenskom Florisdorfe. Parné lokomotívy sa udržali až do roku 1964. Od roku 1933 začali jazdiť aj motorové vozne, určené pre osobnú dopravu. Dovtedy stúpanie 50,2 promile prekonali len ozubnicové

rušne. V roku 1964 začali na tejto trati jazdiť novšie motorové vozne.

Jeden z motoráčikov tohto typu prevádzkuje aj dnes občianske združenie Zubačka a v roku 2010 by ho mal nahradíť parný ozubnicový rušň zo série prvých florisdorských lokomotív. Tisovské parné lokomotívy skončili sice na šrotovisku už v 60. rokoch 20. storočia. Dve podobného typu sa však zachovali v rumunskom Subcetate. Takmer zabudnuté ich tam objavil nadšenec Bodo Hauswald, Nemec, žijúci na Slovensku, ktorý aj financoval kúpu týchto lokomotív.

Dnes sú dve parné ozubnicové lokomotívy vo Vŕvkach, kde ich pod dohľadom Múzejno-dokumentačného centra postupne rekonštruujú.

V januári 2008 schválili tisovskí poslanci mestský rozpočet, v ktorom sa nezabudlo ani na Zubačku. Dostali pol milióna. Použijú ich na obnovu železničného depa. Predseda J. Spišiak nás veľmi očotne previedol železničným múzeom, ktoré je v priestoroch železničnej stanice Tisovec, a spomínaným depom. S nadšením nám predstavil vízium obnovy depa: „Tu bude stáť zauhl'ovací žeriav – zariadenie vysoké desať metrov, pomocou ktorého sa sype uhlí do „mašinky“. Celé depo chceme prestavať tak, aby vyzeralo ako spred obdobia 50 – 80 rokov, tu bude točňa, ktorá dokáže otočiť lokomotívú na mieste o 180 stupňov,

zauhl'ovací a vodný žeriav, dobové osvetlenie, prestavbou prejde aj strecha, aby vyzerala ako v minulosti. So všetkým nám veľmi pomáha Jiří Kubáček z Múzejno-dokumentačného centra a pán Hauswald, ktorý sponzoroval prevoz zauhl'ovacieho žeriavu a točne.“ Združenie Zubačka si pochvaluje aj spoluprácu s primátorom Tisovca Petrom Mináčom: „Pomáha nám od vzniku združenia. Dokonca aj sídlo máme v Mestskom úrade.“

Celý projekt by sa mal zrealizovať do roku 2010. Návštěvník si bude môcť prezrieť železničné múzeum a dobové depo, v ktorom pred jeho očami zauhl'ovacím žeriavom naplnia nákladný prieskum lokomotív uhlím, vodný žeriav doplní vodu nevyhnutnú pre vznik hybné sily – pary.

Ked' rušň vyfúkne prvý oblak pary, turisti nastúpia. Lokomotíva dosahuje maximálnu rýchlosť 12 km za hodinu, v otvorených voznoch turistov „neprefúka“, fotografom neprekážajú sklá a deti sa naťahujú po vetylčkách stromov. V rušni dobovo oblečení železničari nahadzujú do kotla uhlí pred očami návštěvníkov. O chvíľu sa vlna stráti v 786 metrov dlhom tuneli, vo vagónoch len slabo svieti dobové osvetlenie. Deti stíchnu, pritísnuté sa bližšie k rodičom. O päť minút vláčik zapíska a vydie z tunela. Prechádza

