

(S Pavlom Vitekom o jeho cestopisoch z ruských magistrá�)

# „Najväčšia krajina na svete je pestrá prírodou aj národnimi...“

Na pultoch kníhkupectiev nájdete rôzne zaujímavé čítanie, no dobre napísaných cestopisov je tam ako onoho povestného šafranu. Ním priam vonia kniha Pavla Viteka s názvom *Sibírske siroty: Bajkalsko-amurská magistrála*. Počas jej uvádzania do života to bol príjemný podvečer. Doslova voňal človečinou, keď autor, spolu s dcérou Sašou (vlastne fotografkou „výpravy“ a autorkou veľkej časti fotografií v knihe) hovorili sice o najkrajšej železnici v Ruskej federácii, no celé rozprávanie smerovali k stretnutiam s ľuďmi. Od jednoduchých spolcestujúcich až po profesionálnych železničiarov a šamanku... Podobne sa pridal aj „krstný otec“ hokejista Dominik Graňák, ktorý v Rusku strávil niekoľko sezón a mal k téme čo dodať. Napokon on vyslal knihu medzi čitateľov kúskami ľadu.

Text: Igor Válek | Foto: autor a archív Pavla Viteka





**Sneh a kov.** Typický pohľad na (večne) zamrznutý BAM a krajinu s prvkami železničnej štruktúry

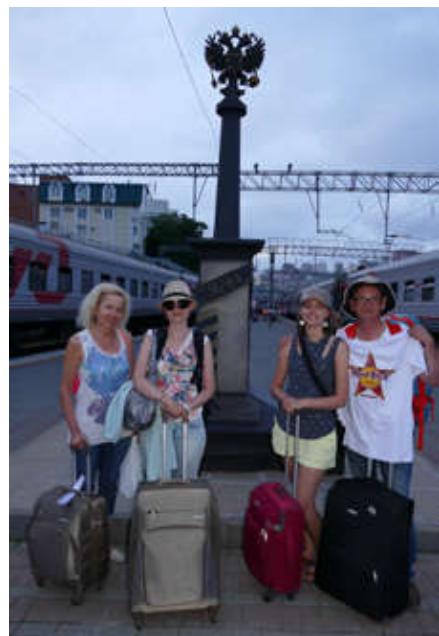
■ **Prečo ste svoju najnovšiu knihu nazvali tak, ako ste ju nazvali? Čo má BAM spoločné so sirotami?** Názov má dva dôvody. Bajkalsko-amurská magistrála (BAM) je najvýznamnejšia, najkomplexnejšia a najdrahšia stavba železnice za posledných 100 rokov a napriek tomu ostala v zabudnutí. Ja osobne som si na ňu spomenul až pri písaní knihy o ceste po Transsibírskej magistrále (Transsibe) v pohodlí domova. Keď sme v júli pred troma rokmi prechádzali stanicou Tajšet, ignoroval som, že tam sa začína BAM. Počas prípravy na cestu po mladšej sestre Transsibu som si rýchlo začal uvedomiavať, že nie som jediný, kto na túto železnicu a mestečká či osady popri nej zabudol. Jednoducho, budovatelia, ktorí tam po skončení stavby ostali trvalo bývať, alebo železničari, ktorí trať prevádzkujú, mi pripadali ako siroty. No a ako siroty sme sa cítili na BAM-e aj ja so spolucestujúcou – mladšou dcérou Saškou. Transsib sme totiž precestovali v plnej rodinnej zostave.

■ „**Zacúvame**“ k vašej prvej knihe o Transsibírskej magistrále. **Prečo ste sa rozhodli pre ňu, pre smer na východ, keď dnes skôr akoby všetci chceli na západ a či v čase dovoľiek na juh?**

Pád Berlínskeho múru a koniec studenej vojny otvorili hranice a aj my (odpovedám v množnom číslе, lebo hovorím o dovolenkove-

cestovaní rodiny) sme sa rozbehli na západ a na juh. Krajiny, o ktorých sme mohli len čítať a potom o nich snívať, sa zrazu stali dostupné. V tom okamihu sme si neuvedomili, že sa nám postupne stávajú prístupné aj mestá na východe. V bývalom Sovietskom zväze bolo veľa zaujímavých miest a oblastí pre cudzincov neprístupných. Po krátkych dovolenkových návštěvách hlavných turistických lákadiel Ruska – Moskve a Petrohrade, prišla dcéra Saška s myšlienkou precestovať najdlhšiu železnicu sveta. Zvyšok rodiny sa rýchlo k nápadu pridal. Boli sme zvedaví, ako to vyzerá v Ruskej federácii mimo centier bežne navštěvovaných zahraničními turistami. Do Moskvy som začal obchodne cestovať od roku 1995. Metropola sa pomaly menila a sivú uniformitu socializmu nahradila veľká pestrofarebnosť. Úplne vo všetkom. Od „hotelov“ – ubytovania s legendárnymi *dežurnymi* na každom poschodí až po kvalitné skutočné hotely. Od trhoviska s ponukou zeleniny a ovocia dopestovaného v záhradke na *dáči* za Moskvou a premixovaného výpredajom prebytočných predmetov z domácnosti až po moderné bohatu zásobené supermarkety a butiky plné luxusného tovaru. Od ponuky skromného, ale chutného boršču v nie veľmi lákavom prostredí skôr jedálne než reštaurácie až po gastronomický festival jedál hlavne z krajín bývalého Sovietskeho zväzu

vo veľmi príjemnom a priateľskom prostredí. Jedálny lístok v inom ako ruskom jazyku však ešte stále nie je samozrejmosťou. Pestrofarebnosť bola najskôr vo veľmi sýtych odtieňoch – veľkých kontrastoch kvality a ceny. Postupne pribúdalo jemnejších farieb. V stručnosti *stolica*, teda hľavné mesto Ruska, sa za roky, počas ktorých ju obchodne navštievujem, zmenila vo veľmi pozitívnom zmysle slova. Túžba objavovať „vidiek“ za Uralom bola teda prirodzená.



**Vladivostocký pamätník kilometra 9 288.**

Toľko meria najdlhšia železnica sveta, kde bol na nástupišti železničnej stanice záver cesty v júli 2016

■ **Teraz zase dopredu. BAM nazývate najkrajšou železnicou Ruskej federácie. Čo vás vedie k takému tvrdeniu?**

Pred poznávacou dovolenkou a či prvou služobnou návštěvou v novej krajine som zvyknutý naštudovať si čo najviac materiálov o danej destinácii. Príprava na obidve cesty tisíce kilometrov dlhými ruskými železnicami zabrala niekoľko mesiacov. Zdrojom boli ruské, anglické a nemecké knihy, sprievodcovia a internetové stránky. Jedna nemecká cestovná kancelária vo svojom marketingovom sloganе prezentovala BAM ako najkrajšiu ruskú železnicu. Zdôvodnili to tým, že prechádza nádhernou a takmer nedotknutou horskou krajinou. Po precestovaní BAM-u to s čistým svedomím môžem potvrdiť.

■ Príjemný podvečer počas slávnostnej prezentácie voňal človečinou, spomínali ste na ľudí, obyčajných i neobyčajných, ktorých ste stretli. Zaspomínajte na nejaké stretnutie aj pre čitateľov magazínu...

Počas cesty sme mali vopred naplánované dve stretnutia. Jedno s polským misionárom otcom Tomášom v meste Bratsk ležiacom na brehu obrovskej priehrady postavenej na rieke Angare. Tu Slováci založili katolícky Kostolík sv. Cyrila a Metoda. Pri príprave na cestu som natrafil na túto informáciu a okamži-

vitelia toho, čomu sa hovorí *Homo so-vieticus*. Ľudia, pre ktorých bolo prekonávanie náročných prírodných a klimatických podmienok pri stavbe výzvou na dokádzanie svojich najlepších schopností. Neplánovaných stretnutí bolo počas cesty vo vlaku aj pri zástavkách v mestách veľa. Spomeniem aspoň dve. Na začiatku BAM-u v meste Tajšet bol naším sprievodcom Georgij, bývalý riaditeľ regionálneho múzea. Jeho rozprávanie o dejinách posledných 100 rokov (budovanie Transsibiu za cára, revolúcia, občianska vojna a československí legionári, *bamlagy*, čiže pracovné

■ Najskôr s celou rodinou, manželkou a dvomi dcérmi, potom s mladšou dcérou Saškou. V čom boli obe cesty podobné a v čom odlišné?

Podobné alebo správnejšie rovnané boli vozne, ktorými sme cestovali. Rozdiely boli vo všetkom ostatnom. Na Transsibe sme ako rodina obsadili celé kupé pre seba. Na BAM-e sme kupé zdieľali so spolucestujúcimi, čo obohatilo obsah cestopisu. Ročné obdobie – Transsib sme precestovali v lete s teplotami okolo tridsiatky a BAM v zime pri teplotách znova okolo tridsiatky, tentoraz však mínssových. Čo nás zaskočilo, bolo vykurovanie vagónov. Bolo v nich niekedy teplejšie ako počas letnej cesty. Krajina – obe železnice vedú často údoliami riek. Okolie Transsibu tvoria nižšie pohoria, okolie BAM-u vysoké hory. Civilizácia – obývané miesta na oboch magistráloch sú na naše stredoeurópske pomery veľmi vzdialené. Na Transsibe sú to mestá a veľkomestá, na BAM-e osady a mestečká.

■ Saška bola na BAM-e vlastne fotografkou „výpravy“ a autorkou veľkej časti fotografií v knihe. Takéto fotografovanie v špecifických podmienkach – zima a vlak – má tiež svoje špecifiká. Objasnite nám aspoň niektoré, prípadne na konkrétnej fotografii...

Sašku asi najviac potrápila technika. Konkrétnie výdrž batérií. Vo viac ako tridsaťstupňových mrazoch sa veľmi rýchlo vybijali. Nosiли sme dvoje batérie a fotoaparát sme sa snažili držať v teple pod bundou. Počas jazdy vlaku sme fotili z okien kupé alebo chodbičky. Žiaľ, tie neboľali čerstvo umyte a vela krásnych obrazov sme nedokázali zadokumentovať. Veľmi dobre sa fotilo v chvostovom, poslednom vagóne z okienka vo dverach určených na prechod medzi vozňami. Tento priestor však nie je vykurovaný! Vyzerá to tam ako v mrazničke. Aby sme mohli fotiť, museli sme z okienka zoškrabáť ľad. Nie námrazu, akú máme doma v zime na oknách áut. Tu bol ľad hrubý jeden až tri centimetre. Bolo to celkom náročné a niekedy nám s tým pomáhali sprievodkyne.

■ Keď sme sa prvý raz stretli, hovorili ste, že máte tak trochu „os-



**Železnica BAM.** Nie je po celej trase elektrifikovaná, od mesta Taksimo vlaky ťahajú dieselové lokomotívy a vo vozňoch sa kúri uhlím, ktoré sa vo väčších staniciach pravidelne dopĺňa a popol vyhadzujú

te som začal plánovať stretnutie. Otčovi Tomášovi som telefonicky avizoval našu návštevu. Keď sme sa osobne stretli v Bratsku, tak nám prezradil, že v prvom okamihu si myslel, že prídu na návštevu slovenskí misionári zo severnejšie ležaceho Jakutska. Priznal sa, že obdivoval ich odvahu vyraziť na cestu do päťdesiatstupňových mrazov. Na druhú stranu sa mu to zdalo celkom logické, lebo si cestu autom skrátia po hladine zamrznutých riek. Až keď som v závere rozhovoru spomnul, že sa na stretnutie tešíme spoločne s dcérou, pochopil, že to budú iní Slováci. Druhé plánované stretnutie bolo s veteránmi budovania BAM. Skupinou piatich chlapov a jednej ženy, ktorí patrili medzi dobrovoľných budovateľov železnice. Typickí predsta-

tábory určeného na výstavbu železnice, komsomolská éra výstavby...) bolo miestami také autentické, až sme mali na tele zimomriavky. Sám bol dieťaťom bamlagu, v nom sa narodil, mama „odbiehala“ od práce, aby ho mohla kojiť. Georgij nás sprevádzal aj v miestnom železničnom múzeu a jeho riaditeľom bol syn dôstojníčky NKVD, ktorá slúžila v pracovných táboroch. Bolo zaujímavé sledovať, ako deti z dvoch rôznych strán „barikády“ spolu komunikujú. Georgij minulosť zhrnul do stručnej vety: „*Bola taká doba.*“ Na konci BAM-u v prístave Sovietska Gavaň na brehu Tichého oceánu sme spoznali Oročku, príslušníčku malého pôvodného národa Českého východu, Ol'gu, veľmi príjemnú sprievodkyňu, ktorá je bielou šamankou.

**tych“ pred označením cestovateľ a spisovateľ. Ako to myslíte a v čom sa to prejavuje?**

Moderné technológie všetko uľahčili, ba až mnohé devalvovali. Ja za cestovateľov považujem, ak sa vrátim do histórie, Američana Halliburtona, Nóra Heyerdahla, Čechov Hanelku a Zikmunda, Slováka Zamarovského... Seba označiť za cestovateľa by som považoval za drzost. Som dovolenkár. Rád sa pozriem na zaujímavé miesta a rád o tom napíšem. To tiež automaticky neznamená, že som spisovateľ. To musia zhodnotiť čitatelia. Ak mi napíše osemdesiatročná pani, už ležiacia na posteli, ktorá bola v mladosťi tiež aktívna dovolenkárka, že jej prečítanie cestopisu o Transsibie splnilo sen, ktorý nestihla zrealizovať, že knihu číta opakovane a robí si do nej poznámky, to ma nabije pozitívou energiou. Pri čítaní takéhoto listu si pripustím, že už by som tým spisovateľom trošku mohol byť.

**■ „Krstným otcom“ knihy bol hokejista Graňák. Prečo ste si vybrali práve jeho do takejto reprezentatívnej úlohy, či preto, lebo dobre reprezentoval aj Slovensko?**

Do tej úlohy som si ho zaumienil zapasovať už pri prvej knihe. Hokejové kluby v mnohých veľkomesťach po trati Transsibu hrajú KHL a pôsobí v nich veľa Slovákov. Dostal som tip na Dominika, ktorý s Dynamom Moskva dvakrát získal Gagarinov pohár. No termín prezentácie cestopisu o Transsibie mu nevyhovoval, tak sme sa dohodli, že nabudúce. No a Pán Boh to správne zaradil, Sibírske siroty sme tak mohli spoločne posypať ľadom. Pre mňa a Sašku symbolizoval sibírsku zimu a pre Dominika hokej.

**■ V drsných zimných podmienkach Stredoeurópan s dcérou v neznámych mestách a pohoriach Východnej Sibíri a Ďalekého východu docestujú až k brehom Tatárskeho prielivu na dohľad ostrovu Sachalin. Urobte krátku pozvánku pre prípadných nasledovateľov...**

Obe magistrály sú prístupné a bezpečné pre všetky formy dovolenky. Lacné prázdniny s batohom pre študentov aj komfortnejšiu cestu pre penzistu – tých, hlavne zo západoeurópskych krajín urči-



**Kniha pod ľadom.** V Krajskej knižnici v Žiline zľava Pavol Vitek, Dominik Graňák a fotografka „expedície“ Saša

te stretnete v lete na Transsibie. Cestovať z Moskvy do Vladivostoku môžete individuálne alebo s nejakou cestovkou. Táto trasa je vhodnejšia pre ľudí, ktorí chcú navštíviť dôležité ruské mestá. BAM je trochu iná šálka ruského čaju (zámerne nespomínam vodku, lebo tú piť vo vagóne ruského vlaku môže byť veľkým rizikom). Trasu z Tajšetu po Sovietsku Gavaň precestuje za rok stále len niekoľko stoviek Západoeurópanov a Američanov. Odhadujem, že nezažijete ani tlačenicu ruských turistov. Zima má svoje osobité čaro i keď cestovanie je menej komfortné. Na druhú stranu k Sibíri poriadny mráz akosi automaticky patrí.

**■ Kniha je zmesou reportáží, postrechov, zaujímavých fotografií, ba aj komiksu... Prečo takáto žánrová skladba a ktorý žánier je vám najbližší?**

Moja prvá kniha bola zbierkou krátkych črt pozbieraných z obchodných cest do rôznych krajín sveta. Bol som veľmi zvedavý na reakciu čitateľov a tá bola povzbudivá a poučná. Motivovala mňa k písaniu reportáží alebo skôr opisu rodinnej dovolenky a poučená v tom, že som text rozdelil na časť reportáží a fotografických poznámok.

**■ Za to, že sú knihy na svete, vďačíte aj svojej rodine a jej prajnosti. Ako sa napríklad vaša manželka „postavila“ najskôr k cestovaniu, a potom k hodinám volného času, ktoré ste trávili písaním?**

Ivon s cestovaním nemá problém, i keď obaja nie sме žiadni dobrodruhovia. My sme dovolenkári. Pochopenie pre moje hobby v písaní musí mať obrovské. Verím, že jej vydrží a nadálej ma bude podporovať. Po celodennej starostlivosti o pacientov v ambulancii ju večer doma často čaká ten najzložitejší „prípad“. Ako som už spomenul, cestopis o Transsibie vyrozprával vlastne našu rodinnú dovolenku. Fotografie zobrazili čiastočne aj naše súkromie. Na to treba mať veľkú odvahu a pochopenie...

**■ Docestované, dopísané a vydané jest. Čo vás čaká v tejto časti cestovateľsko-tvorivého života za najbližším horizontom?**

Citateľov magazínu SLOVENSKO neprekvapím. Znovu sa chystáme na dovolenku v Ruskej federácii. Ciele sú nespomínam Rusko. Najväčšia krajina na svete je veľmi pestrá nie len prírodou, ale aj národnmi, ktoré ju tvoria. Zacielené máme na Čukotku a Čukčov. ■