



Železnica s oňou čaju obklopená palmami a banánmi

Srí Lanka je perlou Indického oceánu. Páčilo sa tu všetkým „okupantom“, ktorí ostrov ovládali pri svojich námorných ťaženiach. A je jedno, či to boli Portugalci, Holanďania alebo Angličania. A práve Angličania tu zanechali vtedajší výdobytok civilizácie – železnicu.

Do očí hneď udrie širší rozchod koľajníc. Tu používajú koloniálny, čiže 1676 milimetrový. I napriek náročnému horskému terénu vo vnútrozemí sa anglickým staviteľom podarilo položiť vyše 1500 kilometrov tratí. Ja som vlakmi veľa necestoval. Na Srí Lanku som predsa len išiel za odpočinkom, železnici som venoval menej času, ako by sa od skalného fanúšika očakávalo. I napriek tomu som vždy, keď mi dala manželka a priatelia voľno, trávil čas na koľajniciach. Domáci železničiar ma spočiatku vnímali ako „podivína“, ale časom si zvykli a už z dialky ma zdravili. Len čo som šiel okolo s fotoaparátom na krku, kývali na mňa a oznamovali blízky príchod vlaku. Podarilo sa mi podrobne zmapovať aspoň južnú časť ostrova, trať z Galle do Matary, ktorej značnú časť som si prešiel pešo. Aké riziko som postupoval pri tých pochôdzkach, som si vôbec neuvedomoval. Sušťaniu v blízkych porastoch som nevenoval žiadnu pozornosť. Až doma som sa dočítal o množstve plazov, pre ktoré je Srí Lanka domovom. Z toho 5 prudko jedovatých. Najlepším miestom na vyhrievanie je vraj rozohriata „štreka“... Na jednej z traťových vychádzok mi spoločnosť robila manželka. Dodnes mi nevie odpustiť prechod cez železničný most, ktorý spájal brehy zálivu. Bol jednoduchej konštrukcie, iba nosníky a samotná koľaj. Prešiel po ňom sa dalo iba opatrnu chôdzu po podvaloch. Ak by šiel vlak, asi by sme museli skočiť do vody. I napriek tomu som bol stavom infraštruktúry unesený. Je ukážkový. Vplyv Angličanov je tu veľmi čitateľný, trate sú naozaj kvalitné a veľmi dobre značené. Zvláštnosťou je niekedy až prehnane značenie oblúkov, dilatčných koľajníc a iných súčastí koľajiska. Pred každým oblúkom je tabuľka s označením jeho čísla, kilometrickej polohy, polomeru. Nestretol som sa so žiadnym obmedzením rýchlosti kvôli technickému stavu koľajníc. Vlaky však i napriek tomu nejazdia veľmi rýchlo. Zrejme preto, aby si cestujúci jazdu patrične vychutnali. Mnohí stoja alebo sedia pri otvorených dverách. Nie však preto, že by bol vlak plný. Len chcú mať pôžitok z jazdy.

Železničná trať v zajatí kokosových paliem

Na svoje si prídu aj romantici. Trať sa vinie v zeleň kokosových paliem a iných porastov, pripomínajúcich džungľu. Po celý čas kopíruje pobrežie Indického oceánu, z druhej strany sú zase jazerá, ovocné plantáže a ryžové polia. Staré návěstidlá nedemontovali, zostali ako akýsi pamätník staviteľom. Sú v tesnej blízkosti novovybudovaných. Tie sa osvetľujú iba tesne pred jazdou vlaku, a len čo vlak odíde zo stanice, zhasnú. Priecestí je veľmi veľa. Sú od seba vzdialené veľakrát na vzdialenosť iba 100 – 200 metrov. Vzácnosťou nie je ani medzistaničný úsek s viac ako 30-timi priecestiami. Tie na hlavných cestách sú už automatické, na miestnych komunikáciách ovláda závary je-

den alebo dvojica závorárov. Ich stanovišťa sú viac ako skromné. Jednoduchá buda z paliet či kartónov poskytuje zamestnancovi iba chládok. Nič viac. Žiadne hodiny, telefón ani iné zabezpečovacie alebo oznamovacie zariadenie. Jediným nábytkom je lavica, na ktorej celý deň „ležmo“ čakajú na vlak. Ich povinnosťou je zaregistrovať trúbenie vlaku v diali a ručne spustiť závary. A to je všetko.

Trate bez odpadkov a s čistou bielizňou

S neporiadkom sa nestretnete nikde na Srí Lanke. Takže ani na stanicach, ani okolo tratí. Jediné, čo vám ho môže pripomínať, je čerstvo vypraté šatstvo, ktoré miestne ženy ukládajú na



Jozef s manželkou Dankou na výlete so slonmi.



Menšie staničky a zastávky ponúkajú cestujúcim exotický bonus. Na nástupiskách rastú banánovníky a iné tropické stromy obsypané ovocím, môžete si natrhať koľko len uvládzete.



Odchodová tabuľa stanice Kandy

štrk koľajového zvršku. Vraj tam uschne rýchlejšie. Vlaky vyzerajú napohľad ošumelo a zašlo, ale sú prekvapivo čisté. Na jednu cestu som si zobral biele tričko a aj napriek môjmu „zbesilému“ lietaniu od okna k oknu pri „lovení“ dobrých fotozáberov, ostalo čisté. Na tratiach už nebol problém zahliadnuť aj moderné súpravy, ktoré pomaly vytlačujú zastaraný vozový park. Nechýba ani komfort cestujúcim. Najlepšie je na tom prvá trieda, kde sú vozne úplne klimatizované a veľmi pohodlné, s koženými sedadlami a pevnými oknami. Rozdiel medzi druhou a treťou triedou nie je takmer badateľný, ale i tu sa cestuje pohodlne. Na označenie konca vlaku sa používa jednoduchá tabuľka s nápisom „LV“, čo znamená „last vehicle“, čiže „posledné vozidlo“. Novšie motorové jednotky už disponujú blikajúcimi červenými svetlami. Cesta vlakom je naozaj príjemná. Okrem zanedbateľnej sumy, ktorú zaplatíte za lístok, máte jedinečnú príležitosť porozprávať sa s domorodcami. Všetci Srílančania sú veľmi milí, pozorní a usmievaví. Úctivo zdravia, tí jazykovo zdatnejší sa aj pýtajú odkiaľ ste, či sa vám tu páči, či vám nič nechýba...

Ternión aj komposter v akcii

Vo väčšine staníc je jedna centrálna kancelária, kde má svoj stôl službukonajúci výpravca, prednosta stanice aj s asistentom a osobní pokladníci. Prednosta tak má všetkých zamestnancov doslova „pod palcom“. Výdaj lístkov zostal v nostalgickom duchu, používajú sa klasické lepenkové. Sú úhladne uložené vo výdajnej skrini – ternione. Pri predaji sa označia dátumom v starom latínovom komposter. Kulisou takmer každého nástupiska je stará robustná váha a staré vozíky na batožiny, aké poznáme z filmov natočených na motívy kníh Agathy Christie. Romantika ako vyšitá. Menšie staničky a zastávky ponúkajú cestujúcim exotický bonus. Na nástupiskách rastú banánovníky a iné tropické stromy obsypané ovocím, môžete si natrhať koľko len uvládzete. Informačný systém staníc je svojský. Staničný rozhlas sa nepoužíva. Odchody vlakov sú vyznačené iba cieľovou stanicou, časom nastavených ručičiek na hodinovom ciferníku a tabuľkou nástupiska. Vždy sa označí iba najbližší vlak pre každý smer. Na menších staničkách a zastávkach postačí aj obyčajná tabuľa, kde sú časy vypísané kriedou. Na jedno sa však môžete spoľahnúť - podľa cestovného poriadku sa tu aj tak nejazdí. Na webových stránkach národného dopravcu som si pozrel spoj, na stanicu prišiel s predstihom a čas si overil na tabuli. Ale až pri kúpe lístka som sa dozvedel, kedy vlak skutočne ide. A vedľa to aj domáci, začali sa schádzať až pár minút pred (nikde neuvedeným) odchodom.

Stanice v Kandy, Galle a Matara

V rámci výletu do horského mesta Kandy som nemohol vynechať tunajšiu stanicu. Aj napriek raňajšej špičke mi prednosta venoval niekoľko minút. Vďaka mi ukázal zabezpečovacie zariadenie a vysvetlil prípravu vlakovkej cesty. Aj napriek miernej jazykovej bariére som pochopil, že funguje na podobnom princípe, ako naša



Výpravca stanice Weligama



Výpravca stanice Matara v plnom pracovnom nasadení.



Závorár očakáva večerný vlak.

„elektromechanika“. Nielen dizajn, ale aj spôsob zabezpečenia prežrádzal, že pamätá ešte anglických staviteľov trate. Ďalšou významnou stanicou v mojom poznávacom ťažení bola tá v meste Galle. Odtiaľto odchádzajú vlaky do hlavného mesta Colombo, ale aj na juh do Matary. Na peróne vládol čulý pracovný ruch, modernizovali ich. Namiesto dlažby bola celá plocha vysypaná utlačeným pieskom. Nevybrali sme si práve najvhodnejší čas, počas podvečernej špičky sa pracujúci „rozliezali“ regionálnymi vlakmi po okolí. Dlhú sme sa nezdržali. Mal som pocit, že sa moje fotografovanie nestretlo s veľkým pochopením. Na stanicu som sa nechal doviezť trojkolesovým „vozítkom“ nazývaným tuk-tukom. Šofér zrejme „exota“ ako som ja ešte neviezol. Turistom slúži denne, ale žeby práve stanica mala byť na zozname pamiatok, ktoré treba vidieť...? A tak chvíľku trvalo, kým sa s tým zmieril. Kontakt s miestnymi železničiarimi som ukončil v meste Matara. Cestu som absolvoval vlakom, posledný deň dovolenky som si chcel

náležite vychutnať. Výpravcu som očividne vyrušil, ale nedával to najavo. Ochotne mi ukázal asi najnovšie zariadenie, aké na Srí Lanke majú. Maličkým ovládacím panelom na princípe našej „releovky“ staval posunové cesty pri obíhaní rušňa. Kedže bola nedľa, slúžil iba s asistentom. Za chrbtom mal osobných pokladníkov, ktorí sa na nedostatok práce sťažovať nemohli. Tuk-tukom som si bol pozrieť výstavbu novej trate z Matary do mesta Kataragama. Okrem rýchleho spojenia týchto miest bude obsluhovať novovybudované medzinárodné letisko a moderný prístav na juhu Srí Lanky. Financovanie tohto projektu však obmedzuje „cestná lobby“, pracoviská zívajú prázdnotou. Trať sa teda v blízkej dobe otvárať nebude. Tie najkrajšie trate ostrova som prebádať nestihol. Zatiaľ. Mám však jasnú predstavu, kam zamieria moje kroky pri prípadnej ďalšej návšteve. A vy, priatelia, berte tieto riadky ako pozvanie. Srí Lanka je nádherná krajina. Neolutujte.

Jozef MAČAJ, výpravca ŽST Ruskov



Oblúky sú označené číslom, polomerom a kilometrickou polohou.



Prednosta stanice Kandy vysvetľuje Jozefovi fungovanie zabezpečovacieho zariadenia