

Vít Čepický | Foto: autor

Štěpán Macháček sice není rodilým Krušnohorcem, ke kraji ale má vztah odmala a rozhodně se nevrhal do neznámého prostředí. „Moji prarodiče kousek odsud měli chatu, takže jsem okolí dobře znal. K samotné budově nádraží jsem se poprvé dostal až v době, kdy přišla o svou původní funkci. Přesto mě neuvěřitelně oslovil duch místa a říkal jsem si, že jestliže nádraží zbourají, všechno bude pryč. To bylo někdy kolem roku 2000, kdy jsme kolem šli s kamarády během čundru. Koukal jsem krásnou kamennou budovu, postupně se propadající střechu a říkal si, jaká je škoda, že tak kvalitní práce našich předků brzy pojde lžící od bagru,“ vzpomíná.

„O nějakých deset let později jsme sem jeli s mou nyní již manželkou na houby a já byl překvapený, že nádraží ještě stojí. Přestože mělo už úplně propadlou střechu, bylo zdevastované a kolem byl stavební plot jako zábrana. O dva roky později jsme šli znovu kolem a já si říkal: ‚Hele, pořád to ještě stojí!‘ A přemýšlel jsem nad tím, že už jsem přece dost starý na to, abych konečně udělal nějaký větší pokus o záslušnou činnost. Takže jsem si řekl, že napíšu na tehdejší SŽDC a uvidíme. Moje štěstí bylo, že dřív o nádraží jevil zájem někdo přede mnou, díky čemuž se nedočkalo demolice. Nakonec ale od zájmu ustoupil a za velmi slušnou cenu – ale stavu odpovídající – jsem jej mohl koupit já. A teprve po opětovném příjezdu na místo činu jsme si plně uvědomili, co jsme spáchali. Pracovník Správy železnic, který nám nádraží předával, nás měl za úplné blázný,“ směje se.

Bez stavařských zkušeností

Do celého projektu se vrhnul pouze s elánem a manželkou. „Žádné stavební zkušenosti jsem neměl. Jen jsem si řekl, že to prostě nějak musí jít,“ říká. A ono šlo, byť zpočátku ztuha. „Nejvíc mě překvapily přípravné práce, aby se budova vůbec mohla začít rekonstruovat. Odvezli jsme stovky tun materiálu, který byl ještě v červnu promrzlý, museli jsme suť rozkopávat krumpáči. Vůbec jsem netušil, že samotný úklid bude tak strašná dřina. Naštěstí přijelo hodně kamarádů a půlku jsme vyklidili v rámci brigády. Navíc u toho byl pozemek, který potřeboval vyrovnat – kdybychom měli platit ještě za skládkování, tak bychom to snad neuplatili. Byla to opravdu jedna z nejhorších částí stavby.“

Celá akce je sama o sobě složitá, ale Štěpán Macháček ji má zpestřenou ještě

Nadšenec vdechl nádraží v Kovářské nový život

Lze z Egypta opravovat zpustlé nádraží na polozapomenuté trati na hřebenech Krušných hor? Evidentně ano, jak dokazuje blízkovýchodní zpravodaj Českého rozhlasu Štěpán Macháček. Ten se řízením osudu stal zároveň majitelem čtyř kamenných stěn plných sutin, ze kterých s rodinou a přáteli uprostřed krušnohorských lesů trpělivě soustruží zašlou slávu nádraží Kovářská. „Chceme dokázat, že i takhle bláznivý projekt může fungovat,“ říká usazen v mimořádně útulném interiéru hytláku, jehož novým posláním je poskytnout ubytování podobně naladěným jedincům a zároveň přispět na obnovu přilehlého nádraží.



tě tím, že většinu roku tráví v Egyptě. „Kloubí se to špatně, ale podařit se to musí. Naštěstí tu mám šikovné řemeslníky, kteří se pro záchranu nádraží sami zapálili, přes ně obstarávám různé práce. A věřím jim, to je důležité. Většina věcí se dnes naštěstí dá domluvit a vysvětlit přes internet, ale je to samozřejmě nevýhoda. Spousty jednodušších věcí

bych si udělal sám, takhle za to musím někoho zaplatit. Ale daří se to vše posouvat, byť pomaleji, než kdybychom byli pořád tady,“ uznává. Alespoň nemá nouzi o rychlé změny prostředí. „Člověk se během chvíle přesune z prašného a horkého velkoměsta do tiché zasněžené divočiny, kde jsou jen lišky a vlci, to je perfektní kontrast.“



Patří k lidem, které si železnice přivábila, přestože k tomu žádné zvláštní předpoklady neměl. „U dráhy jsem nikdy nepracoval, jen jsem dříve během studia vysoké školy jezdil brigádně jako řidič tramvaje v Praze. Na Kovářské mě každopádně nefascinovala dráha samotná, ale její spojení s přírodou a krajinou tady na hřebenech Krušných hor. Škoda že v posledních patnácti letech spíše skomírá. Bylo by dobré, kdyby si lidé více uvědomili její potenciál. Myslím si, že je sama o sobě atraktivní, navíc sem přivádí turisty už nyní.“

Místo apartmánů hytláky

Plány na budoucí využití nádraží se u Macháčků vyvíjejí postupně. „Ekonomika je neúprosná, pokud takový barák chcete utáhnout, potřebujete nějaké příjmy. Celkem záhy se počítalo s tím, že na nádraží budou nějaké apartmány k ubytování. Zároveň bychom zde v sezoně měli rádi třeba nějaké drobné občerstvení. A chceme, aby nádraží bylo otevřené veřejnosti, v části by měla být například menší expozice o historii dráhy i kraje samotného, občas nějaké výstavy fotografií místních umělců a podobně... Zároveň tu ale chceme bydlet,“ osvětluje další směřování.

Místo toho ovšem prozatím nádraží zastínily hytláky. Nikoliv objemem, ale funkcí. „Vagony to rozčísly trochu jiným způsobem. Říkal jsem si, že by bylo hezké, kdyby na jinak pustém nádraží stál alespoň jeden vagon. Začal jsem se tedy shánět po hytláku – služebním vagonu Ds. A Pavel Polák, což je kamarád, který dává dohromady bývalou vo-

dárnu naproti nádraží, řekl, že by chtěl taky. Jeli jsme se po nich podívat na nádraží Ústí nad Labem západ, a když jsme si je tam prolézali, řekli jsme si, že bychom vlastně mohli vzít rovnou čtyři... ČD Cargo bylo mimořádně vstřícné, stejně tak Správa železnic, a jednoho dne tu byly,“ vzpomíná. Původně měly být pou-



Štěpán Macháček

Novinář, arabista a islamolog Štěpán Macháček vystudoval arabštinu na Univerzitě Karlově, během čehož stihl brigádně jezdit s tramvají po Praze za vokovickou vozovnu. Působil v Orientálním ústavu AV ČR, učil egyptské studenty češtinu a nakonec zakotvil v Káhiře jako zahraniční zpravodaj Českého rozhlasu na Blízkém východě. Během čehož stíhá společně s rodinou, přáteli a dobrovolníky vracet život do nádraží v krušnohorské Kovářské.

ze jakousi kulisou s tím, že uvnitř bude nějaká klubovna, sklad a podobně. „Jenže jak jsme sem jezdili opravovat nádraží, spali jsme tu různě ve stanu, ve spacáku přímo na nástupišti nebo v autě, pak se nám narodila dcerka a už to tímhle způsobem nešlo. Takže jsme nádraží dali na chvíli na vedlejší kolej a začali se věnovat hytláku. Mou původní ideou bylo rekonstruovat je do původní muzejní podoby, kam si jen hodíme spacák. Ale pak přišel kamarád architekt, který dělá například sauny, a nás napadlo, že bychom to mohli udělat úplně jinak, klasických hytláků je naštěstí spousta.“

Když se dodělaly první dva, přišlo mu líto, že by byly nevyužité během doby, kdy tam nikdo není. „Tak jsme je začali půjčovat kamarádům a byli i klidnější, že to tu někdo hlídá. Ti to řekli svým kamarádům, všem se to moc líbilo a my se nakonec rozhodli to poslat celé do světa, což se osvědčilo. Jednak tu stále někdo je a také nám to pomáhá přispívat na opravu nádraží,“ oceňuje evoluci původní myšlenky.

Bez cíle i rozpočtu

Nevylučuje, že se časem neurodí další podobný nápad. Žádný konečný šturc před sebou vytýčený nemá. „Nevím, jak to bude vypadat. Nemáme žádný finanční rozpočet ani jasně stanovený cíl. To nás ostatně asi drží schopné pokračovat dál. Nic nás nehoní a baví nás to. Původně jsme si nádraží pořizovali, abychom mohli poznávat Krušné hory. A od té doby, co nádraží máme, se odsud nehnevme,“ směje se Macháček.

O vytiženost Kovářské přitom nemusí mít strach ani v době, kdy je s rodinou pryč. „Hodně velkou část lidí, kteří k nám do vagonů jezdí, motivuje, že tak mohou projektu přispět. My to tak i prezentujeme – že ubytováním ve vagonu přispějí na rekonstrukci nádraží Kovářská. Což je pro nás ideální, dříve se dost lidí ptalo, jak nás mohou finančně podpořit, ale my jsme nechtěli brát peníze ‚jen tak‘. Chtěli jsme jim i něco nabídnout. A tohle nám přišlo jako geniální řešení. Cena za nocleh je sice trochu vyšší než jinde, ale peníze opravdu jdou do nádraží. Celé to navíc děláme bez dotací a rádi bychom v tom pokračovali. Chceme dokázat, že i takhle bláznivý projekt si na sebe postupně může začít vydělávat a může začít fungovat...“

