



RŽURNÁL

Ročník 6 Číslo 2 Letné vydanie júl - august 2017

Magazín priateľov a cestujúcich Košickej detskej historickej železnice

S.O.S. DETSKÁ ŽELEZNIČKA POTREBUJE VAŠU POMOC!

Azda iba krátko sa chcem prihovoriť k vám, našim cestujúcim a verným či náhodným čitateľom. Hneď na úvod sa preto opýtam, azda trochu neučesane, zato však úprimne a priamo od srdca: „Uvažovali ste už niekedy o tom, že by ste mohli pomôcť niekomu, koho takmer vôbec nepoznáte? Mohla by byť cieľom vašej pomoci napríklad aj kultúrna pamiatka, niečo, čo vlastne nie je živé, nie je dokonca ani denným chlebom, ale pre mnohých iba zábavkou, rozptýlením alebo zaujímavou atrakciou? Venovali by ste pár minút či hodín mladým ľuďom a záchrane či rozvoju detskej železničky v košickom Čermeli?

Áno, toto mi behá po rozume. Rád by som vás totiž nakazil trochu dobrovoľníckej závislosti a nadšením. Ak ste takto ešte neuvažovali, chcem poprosiť každého z vás, či by to aspoň na chvíľočku neskúsil. Váhate?

Ja viem, je to také nezvyklé, nekomfortné, neadresné, neosobné... - Veď tam nikoho nepoznám! A sú predsa aj dôležitejšie veci, ako pomáhať práve železničke...

„Nech sa starajú tí, ktorí ju majú na krku,“ povieť si. Nuž, aj takto sa to dá povedať, ale my stále opakujeme len to jedno. Potrebujeme vašu pomoc! Vážne! Veď toto všetko robíme pre ľudí, pre deti, pre rodiny, pre dobré meno nášho mesta. A chceme, aby aj samotní ľudia, mohli prostredníctvom našej

železničky, rozdávať radosť a uspokojenie ďalej. Ani nie tak budúcim či vzdialeným generáciám, ale napríklad susedovi, alebo úplne neznámemu človeku či cestovateľovi odinaka!.

Veru, ani sa vám nečudujem, že sa do takého neistého „podniku“ nehrniete, ako sa hovorí, po hlavu. Veď nie ste ani murár, ani robotník, ani opravár, ani počítačový expert, ani koľajnice ba ani rušne neviete opravovať. Nevadí!!!

Ja viem, nie je to nič jednoduché, najmä po prvý krát. Ale prečo to neskúsiť?

A o čo vlastne ide? Azda najviac o váš prístup, povzbudenie a priateľskú pomoc. - Osobnú! Vy by ste nechceli tiež zažiť atmosféru spoločnej brigády, kde na chvíľu zabudneme na seba a naopak stretneme nových ľudí? Zvtipkujeme, posmejeme sa a popritom urobíme kus dobrej roboty. Hocakej! Na železničke je jej toľko, že ju musíme vidlami prekladať. Stačí si len vybrať.

A my veríme, že si vyberiete. Ak ešte nie ste presvedčení, ozvite sa nám. Telefonicky, alebo e-mailom, už čoskoro. Najlepšie už toto leto. Do skorého videnia!

Lubomír Lehotský, predseda OZ Detská železnica Košice

P.S: Ďakujeme, že ste si prečítali tento článok. Ak v ňom túžite pokračovať, napíšte na: kezeleznica@gmail.com, alebo prídite osobne. Hocikedy. Tešíme sa na vás.



NAVŠTÍVTE KOŠICKÚ DETSKÚ HISTORICKÚ ŽELEZNICU 2017

JÚL - SEPTEMBER

◆ 1. júl

Aké bolo vysvedčenie?

Kto sa príde pochváliť aktuálnym vysvedčením, cestuje zdarma.

◆ 29. júl

VLAKOM ZA UNESCOM - LETO

V RAJI (Košice - Dobšinská ľadová jaskyňa), Odchod z hlavnej železničnej stanice.

◆ 12. august

VLAKOM ZA UNESCOM - HOR SA

NA GEMER (Košice - Štítnik - Ochtiná - Slavošovce), Odchod z hlavnej železničnej stanice.

◆ 26. august

EXPRES NA BARDEJOVSKÝ

JARMOK (Košice - Bardejov). Odchod z hlavnej železničnej stanice.

◆ 29. august

Partizánsky vlak

◆ 1. september

Plnou parou vpred!

(Deň železničky trochu inak)

◆ 9. september

VLAKOM ZA UNESCOM - LETO

V RAJI (Košice - Dobšinská ľadová jaskyňa - Telgárt). Odchod z hlavnej železničnej stanice.

◆ 23. september

EXPRES DO POĽSKÉHO SKANZENU

(Košice - Medzilaborce - Lupków - Sanok). Odchod z hlavnej železničnej stanice.

◆ 30. september

MARATÓNSKY VLÁČIK

(Košice - Turňa nad Bodvou).

Odchod z hlavnej železničnej stanice.

NOC SVETIEL NA DETSKEJ ŽELEZNICI

Sledujte nás na

www.detskazeleznica.sk

a na Facebooku.

V LITICKÝCH PANELÁRŇACH JAZDÍ VLÁČIK DODNES

Text a foto: Ľubomír Lehotský

Využitie úzkorozchodných železníc prinášalo lesným, ťažobným, banským či priemyselným spoločnostiam veľký úžitok. Zatiaľ čo tie lesné alebo poľné sa začali masívne rušiť na Slovensku i v Čechách začiatkom 60. rokov, priemyselné a banské železnice úpadok nepocítovali. Práve naopak. Socialistická ekonomika bola postavená najmä na ťažkom priemysle, ktorý v tom čase naimal na miesto úzkorozchodných železníc adekvátnu náhradu. S ich likvidáciou sa začalo až po spoločenských zmenách v roku 1989, čo však s racionalizáciou priemyselnej výroby a ani zdravým rozumom nemá nič spoločné. Najväčšou



Milan Zolman, vedúci dopravy v závode

hrozbou pre tieto železničky bola divoká privatizácia a následná likvidácia závodov, alebo ich častí. Až neskôr nastúpila modernizácia a racionalizácia, ktorá stála pred rozhodnutím investovať nemalé prostriedky buď do zväčša zanedbaných a zničených železničiek, alebo investovať do niektorej z iných technológií (napr. lanovky, rôzne dopravníky a pod.) Vo väčšine prípadov sa však rozhodli pre tú najhoršiu možnosť - kamiónovú dopravu.

A tak sa vnútropodniková doprava pomocou úzkorozchodnej železnice



Dieselová lokomotíva poskytuje nenahraditeľnú službu

z priestoru bývalého Česko - Slovenska takmer úplne vytratila. Dnes sa zachovala doslova už iba v ojedinelých prípadoch, navyše bez akejkoľvek modernizácie či ďalších investícií a povedzme to jasne - aj bez akejkoľvek nádeje do budúcnosti.

Jednou z miniatúrnych dráh, kde ešte naplno a denno-denne využívajú službu miniatúrnych vagoníkov s úspornou dieselovou lokomotívou, posunujúcou sa na úzkych koľajniciach, je drážka v panelárni v českých Liticiach, neďaleko Žamberka, na úpätí Orlických hôr.

Na dne rieky Divoká Orlice, pod tamojším stredovekým hradom, sa už od 19. storočia ťaží tzv. Litická žula. Podľa dostupných informácií sa z nej robí najpevnejší betón v Čechách. Na dne kaňonu sa nachádza aj paneláreň ŽPSV Litice koncernu OHL Group, a vo vnútri závodu krátka trať s neobvyklým rozchodom 710 milimetrov. Dnes má sotva 150 metrov a jednu odbočku s výhybkou, ktorá sa však nevyužíva. Zato existujúca úzkokoľajka doslova frčí každý pracovný deň. Jej jedinou a najdôležitejšou úlohou je prenášať veľké a ťažké panelové



Nakládka panelových dielcov

výrobky od jedného portálového žeriavu k druhému. Ako sa tu slangovo hovorí: „od jednej lodi ku druhej“.

„Úloha našej drážky je nenahraditeľná. Som presvedčený, že nič lepšie sa tu nehodí,“ hovorí majster expedície Prefa Milan Zolman, ktorý je správcom tejto dráhy. „Ráno do lokomotívy nalejeme pár litrov nafty a pri patričnej údržbe nám v pohode vrčí a pracuje celý deň. Keď sa plánovalo, že sa aj u nás železnica zruší, skúšali sme nahradiť ťahanie vozíkov traktorom. Ten však na prevape-

VLAKOM ZA UNESCOM NÁS BAVÍ

Text a foto:

Viliam Haberland



Detská železnica Košice vyrazila aj v tomto roku na veľkú trať, ba čo viac, v oveľa väčšej miere, ako pred rokom. V spolupráci s organizáciou Košice región turizmus pripravila na tento rok až 7 unikátnych železničných výletov za pamiatkami UNESCO, ktoré majú najmä Východniari, doslova na dosah. Vypraviť sa za nimi vlakom, navyše nostalgickým a ešte aj po trati, kde už bežne osobné vlaky nepremávajú, alebo nezastavujú, tak to už hej! V tejto sezóne máme za sebou už dva vydarené výlety a pred sebou ďalšie. Tak čo, necháte sa pozvať krátkym poohliadnutím?

2. APRÍL

VLAKOM ZA UNESCOM NA SPIŠSKÉ PODHRADIE



Pod Spišským hradom

Okrem toho, že sa detská železnica venuje obnove a záchrane železničných vozidiel, pripravuje aj rôzne nostalgické jazdy. Ako vydarený nápad hodnotia cestujúci najmä tie, ktoré sa podarilo vypraviť spolu s organizáciou Košice region



V centre záujmu boli najmä hradné múry

turizmus. Atraktívne a zaujímavé výlety za pamiatkami kultúrneho a prírodného dedičstva začali jazdou za klenotmi Spiša, do Spišského Podhradia a na Spišský hrad. Po príchode vlaku do cieľovej stanice Spišské Podhradie, kde mimochodom bola dlhodobá a úplná odstávka osobnej železničnej dopravy, sa cestujúci vybrali spolu s našimi skúsenými sprievodcami spoznávať okolie Spišského Podhradia, Spišský hrad, Spišskú Kapitolu či Žehru. Výlet to bol vydarený a zdatní turisti zvládli obísť celé okolie i navštíviť všetky pamätihodnosti, ktoré Spiš ponúka.

10. JÚN

VLAKOM ZA UNESCOM DO GOMBASECKEJ JASKYNE



V Gombaseckej jaskyni

V rámci druhého výletu za spoznávaním kultúrneho a prírodného dedičstva sme sa vybrali do Gombaseckej jaskyne, ktorá je známa svojou jedinečnou sintrovou výzdobou. Tenké brčky vytvárajú dojem kamenného dažďa. Zdatnejší turisti sa vybrali s našim sprievodcom Jožkom Máčajom a Ľubomírom Lehotským až do vzdialenejšej a originálnej Silickej ľadnice, najhlbšie položennej ľadnici vôbec. Výlet sme zakončili spoločnou opekačkou v stredisku Gombasek. Už teraz sa tešíme na ďalšie výlety za spoznávaním pamiatok UNESCO. Pridajte sa aj vy. Informácie nájdete aj v tomto čísle R-žurnálu.



Silická ľadnica



Zarastené koľajnice k niekdajšej prekládke kameňa



Banská BN 30R slúži dodnes aj vďaka dobrej údržbe



Železničná stanica Litice

nie všetkých, ťažkým kusom panelu ani len nepohol. Skrátka, železničná dráha so svojimi špecifikami má svoje nesporné výhody. Bolo chybou, že sa podobné železnice v závodoch a fabrikách zrušili," konštatuje Milan Zolman.

Zdanlivo bezvýznamná úzkokoľajka sa však môže popýšiť ešte jednou zaujímavosťou, žiaľ, zrejme už nenávratne stratenou v čase. Veľká časť podobných závodov a lomov mala alebo má z logistických a dopravných dôvodov napojenie železničkou vlečkou priamo na normálnu trať. V prípade Litic to bolo kvôli stiesneným podmienkam trochu inak. Ešte pred pár rokmi tu fungovalo

originálne prekladanie a dopravovanie výrobkov Prefy na blízku železničnú stanicu za riekou. Pre tento účel slúžil unikátny dopravný systém využitia úzkorozchodnej železničky, ktorá spájala výrobné priestory s prekládkovou rampou ponad riekou. Samotnú prekládku panelových výrobkov z úzkej na normálnu železnicu zabezpečoval portálový žeriav. Štrk z lomu bol dopravovaný dopravníkom ponad cestu i riekou až do priestorov železničnej stanice Litice. Dnes ani jeden zo spôsobov nefunguje. Prekládková rampa úzkokoľajky bola z bezpečnostných dôvodov pred niekoľkými rokmi zbúraná a dopravník pre lomový kameň je už niekoľko rokov „mŕtvý“. (Údajne preto, že vlastník lomu nemá obnovenú licenciu pre dodávanie

drážneho kameňa pre údržbu a opravu tratí českých železníc SŽDC.)

V súčasnosti dopravu na dráhe zabezpečuje jediná dieselová lokomotíva typu BN 30R z roku 1961 bez výrobného štítku (podľa dostupných informácií je v. č. 40158 ČKD Praha Radotín).

Pred viac ako pätnástimi rokmi mali v areáli ešte jednu identickú BN s v. č. 40035 ČKD Praha Radotín, bola však v zúboženom stave a tak ju odpredali nadšencom obnovenia železničky zo Solvayových lomoch (písali sme o nich v minuloročnom R-žurnále 2/2016), kde dnes po rozsiahlej oprave a zmene rozchodu znovu premáva a zabezpečuje turistickú dopravu.



Pri vstupe. Kedysi neodmysliteľná tabuľa.

DOČKÁ SA KOŠICKÁ DETSKÁ HISTORICKÁ ŽELEZNICA OPĽ ZABEZPEČOVACIEHO ZARIADENIA?

Text: Adam Ujházy

Foto: autor, archív DŽK

Odkedy detskú historickú úzkokoľajku v košickom Čermelskom údolí spravujú dobrovoľníci z občianskeho združenia Detská železnica Košice, prechádza táto unikátna atrakcia doslova revolučnými zmenami. Sú to síce všetko v podstate práce, ktoré chcú prinavrátiť železničke pôvodnú podobu, ale v porovnaní so stavom na prelome tisícročí sa toho deje viac ako dosť.

Po tom, čo bola v minulom roku prebudovaná a rozšírená remíza pre rušne, sprevádzkovan sa parný rušeň Krutwig, vymenených bolo takmer 400 podvalov a začalo sa so stavbou výpravnej budovy, pokračuje sa aj v tomto roku v zásadnej revitalizácii detskej železničky. Aj vďaka nadšeniu mladých ľudí a dobrovoľníkov, začalo sa pracovať aj na čiastočnej obnove staničného zabezpečovacieho zariadenia (SZZ) v stanici Alpinka, či na renovácii mechanických návěstidiel v celom úseku trate.

Košická pionierska železnica bola v minulosti vybudovaná aj ako „železničné laboratórium“, ktoré malo nadšencov a verejnosť oboznamovať s celou škálou vtedy používaných zabezpečovacích zariadení. Preto bol každý úsek trate vybavený iným systémom, od najstaršieho po najmo-



dernejší.

V roku 1957 bolo v stanici Pionier (v súčasnosti Alpinka) nainštalované SZZ a na trati boli umiestnené celkovo 4 svetelné návěstidlá (dve odchodové a jedno vchodové s jeho samostatnou predzvesťou) typu ČKD s centrálnym riadením. Neskôr, v roku 1995, kedy došlo k výraznej rekonštrukcii, boli všetky návěstidlá, okrem samostatnej predzvesti, nahradené novším typom AŽD 70, ktorý je dnes najrozšírenejším na území celej SR ako aj ČR. Rekonštrukciou prešiel aj ovládací systém. Staré veľkorozmerné relé bolo nahradené moderným menším typom a došlo aj k výmene káblov k návěstidlám. Žiaľ, len o rok neskôr, v roku 1996, bolo nariadené návěstidlá, SZZ a staničnú budovu zlikvidovať. Staničná budova bola zbúraná, SZZ a návěstidlá demontované a jedinou spomienkou na tento niekdajší skvost ostali dve návěstidlá: vchodové (3-svetelné typu AŽD 70) a samostatná predzvešť (2-svetelná typu ČKD).

V hlavách nadšencov od začiatku tkvie myšlienka obnoviť aj túto časť histórie železničky a tak ako študent tretieho ročníka SPŠ Elektrotechnickej v Košiciach som privítal možnosť realizovať sa na detskej železnici. Keďže z výstavby sa nezachovali žiadne výkresy, moja prvá činnosť spočíva v hľadaní trasy a koncov pôvodných káblov, ktoré budú použité pri obnove.

„V záchranných prácach by sme chceli pokračovať aj po konzultáciách



s odborníkmi zo ŽSR, AŽD či iných firiem, ktoré by takto výrazne mohli pomôcť pri obnove historickej železničky. K niektorým technológiám sa z praktických dôvodov už nevrátime, dimenzovať budeme napr. nové LED svietidlá, inštalovať reléovú logiku, montovať nové návěstidlá a opravovať tie, ktoré máme, alebo sa nám podarilo zohnať,“ hovorí riaditeľ Detskej železnice Košice Ľubomír Lehotský.

Pre detskú železniciu je obnova návěstidiel, semaforov, závor a ďalších častí zabezpečovacieho zariadenia veľká výzva. Je to zároveň priestor pre ďalších priaznivcov či sponzorov, ktorí by mohli dobrovoľníkom z Čermela pomôcť. Veríme, že sa zámer podarí a o niekoľko rokov sa budú vlaky opäť riadiť mechanickými či svetelnými návěstidlami. Pokiaľ niekto z čitateľov tohto článku pozná osobu, ktorá by mala o túto prácu záujem, nech neváha a kontaktuje nás. Aj vďaka vám môže železnička dostať druhý dych.



R BULVÁR

BYŤ RUŠŇOVODIČOM...

Text a foto: Beáta Dobrodenková

V MINULÝCH VYDANIACH SME UŽ PRE R-BULVÁR VYSPOVEDALI SPRIEVODCU, TENTORAZ SME SA O ROBOTE A VECIACH OKOLO POZHÓVÁRALI S RUŠŇOVODIČOM DETSKEJ ŽELEZNICE. VEĎ PRÁVE TÁTO PROFESIA JE JEDNA Z NAJDÔLEŽITEJŠÍCH. OD LUDÍ NA STANOVIŠTI ZÁVISÍ BEZPEČNOSŤ CESTUJÚCICH, ALE I MEŠKANIE VLAKU ČI JEHO TECHNICKÝ STAV. RUŠŇOVODIČI MUSIA BYŤ OSTRÁŽITÍ I ZRUČNÍ. JEDNÝM Z NICH JE ĽUBOMÍR OLÁH Z MICHALOVIEC.

Rušňovodičom ste už 15 rokov, z toho na detskej železnici pracujete už tretí rok. Čím je pre vás táto práca zaujímavá?

V prvom rade je mojím koníčkom. Je nevsedná práve tým, že ju nemôže robiť hocikto. Rušňovodič musí mať k lokomotive citový vzťah. Mašinka je ako živá bytosť, treba s ňou zaobchádzať opatrne. Parné rušne sú unikátne, keďže pôsobia, akoby aj dýchali. Bez citu v rukách by to skrátka nešlo.

Aký je rozdiel medzi prácou na historickej úzkorozchodnej trati v košíckom Čermeli a riadením rušňov na tej normálnej?

Tu, v Čermeli, na úzkorozchodnej trati, je to romantické. Cítiť tu nádyh histórie a krásnu prírodu. Prostredie je tiež príjemné - nik sa nikam až tak neponáhľa, cestujúci sem chodia kvôli oddychu a aj ja tu svojím spôsobom tiež relaxujem. Na normálnej trati sa

jazdí rýchlejšie. Hoci nevyhnutnosť dodržiavania presných cestovných poriadkov so sebou prináša aj istú rutinu, aj tak ma to baví.

Prečo ste sa rozhodli byť rušňovodičom?

Otec ma k tomu priviedol. Istý čas robil na trati posunovača. Neustále ma brával dívať sa na rušne na železničnú stanicu a kupoval mi modelové vláčiky pre deti. Neskôr som už mal aj kamarátov rušňovodičov, takže výber povolania bol jednoduchý.

Čo je na tejto práci najnáročnejšie?

Rozhodne sú to nočné smeny. Počas jazdy vlakom cestujúci spia a spoliehajú sa na fakt, že sa bezpečne dostanú do cieľa. Tma a občas aj nepriazeň počasia nie sú pre mňa ničím príjemným, ale každý rušňovodič musí byť počas jazdy vždy odpočinitý a pozorný. Takisto je náročné byť počas



sviatkov preč od rodiny. Vždy sa im to potom ale snažím vynahradiť.

V Čermeli je to náročné počas letných horúčav, v parnej lokomotive je riadne teplo a ak sa k tomu pridá aj horúčava vonku, organizmus dostáva zabrať. Je to náročné, ale robím to rád.

Čo vás baví viac: motorové alebo parné rušne?

Jednoznačne parné. Nesú so sebou isté čaro, nostalgiu a neraz mám pocit, že v nich drieme naozajstná duša.

ZÁUJEM O DETSKÚ ŽELEZNIČ

Text a foto: Martin Balkovský

KOŠICKÁ DETSKÁ HISTORICKÁ ŽELEZNICA SA OPĚT ROZRÁSTLA. RADY MLADÝCH ŽELEZNIČIAROV ROZŠÍRILA TAKMER DVADSIATKA NADŠENCOV ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY A STALI SA NOVÝMI ČLENMI KLUBU MLADÝCH ŽELEZNIČIAROV. NÁBOR SA KONAL V SOBOTU 17. JÚNA 2017 A BOL ZATIAĽ NAJVÄČŠÍM V NOVODOBÝCH DEJINÁCH ŽELEZNIČKY.



Najväčší nábor v dejinách železnice prilákal ďalších mladých železničiarov

Deti vo veku od siedmych rokov, ktoré prišli v sprievode rodičov, ale aj zrelí tínedžeri, si od skúsených železničiarov Karola Henzélyho, Jozefa Mačaja a Martina Balkovského vypočuli základné pravidlá o fungovaní detskej železnice, absolvovali školenie bezpečnosti, aby sa čo najskôr mohli stať pomocníkmi pri rôznych profesiách, ktoré na detskej železnici existujú. Hneď v prvý deň si nováčikovia odskúšali prehadzovanie výhybiiek, ale naučili sa aj základné povely a návesty. Už tradične najobľúbenejšou činnosťou bola premiéra precvičovania kontroly cestovných lístkov priamo medzi cestujúcimi.

„Na detskej železnici je prvoradá bezpečnosť a preto jej vyhradzujeme adekvátny priestor. Aj keď novici už vedia, ako sa správne pohybovať



„Cestovný lístok prosím.“

NICU RASTIE



Trochu trémy, no najmä očakávanie, sprevádzalo mladých železničarov počas prvého dňa

v koľajisku, či bez rizika a úrazu manipulovať s niektorými zariadeniami, aj tak je potrebné zdôrazniť, že takmer všetky činnosti budú vykonávať vždy pod dozorom skúsených členov nášho združenia. Od nich získajú cenné rady, ktoré sú výbornou školou do života," hovorí riaditeľ železničky Ľubomír Lehotský.

V rámci voľnočasových aktivít sú deti na železnici vedené k zodpovednosti a samostatnosti, ale aj ku rozvoju komunikačných a manuálnych zručností. Okrem toho prežijú zaujímavé a nezabudnuteľné dobrodružstvo a spoznajú nových kamarátov. Želáme im veľa šťastia a výdrže tak, aby tešili nielen seba, ale aj veľkú rodinu cestujúcich, ktorí počas sezóny na úzkorozchodnú železničku prichádzajú.



Na obsluhu výhybiek bude treba ešte pojsť veľa halušiek



KRÁSY KRASU

10. JÚN 2017

CESTOVNÝ PORIADOK		
08:00	KOŠICE	18:05
↓	08:36 MOLDANAVADBOVOU	17:28
	09:27 ROŽŇAVA	16:40
↑	09:36 SLAVEC JASKYŇA	16:30

CESTOVNÉ	jednosmerný	spätný
DOSPĚLÍ	8 €	10 €
DETI 3 - 18 r. (obdobovými, ZTP)	5 €	6 €
RODINA (iba spätný)	28 €	

*v cene jazdného nie je započítané vstupné na prehladky

VLAKOM ZA UNESCO

PROGRAM
Návšteva turisticky príznačnej lokality zapísanej na Zozname svetového kultúrneho a prírodného dedičstva UNESCO – Gombasekej jaskyne – a ďalších prírodných i kultúrnych atrakcií v jej okolí.



ĎALŠÍM VLAKOM ZA UNESCO

29.7. - LETO V RAJI /Košice • Dobšinská ťadová jaskyňa/
 12.8. - HOR SA NA GEMER /Košice • Štítnik • Ochtinská aragonitová jaskyňa • Slavošovce/
 28.10. - DO JASOVA /Košice • Jasovská jaskyňa/
 17.11. - DO DOMICE VLAKOM A RETROBUSOM /Košice • Plešivec • Domica/

ORGANIZÁTOR


PODPORILI


PARTNER


MEDIÁLNI PARTNERI


INFORMÁCIE A REZERVÁCIE
 rezervaciedz@gmail.com
 Počet miest je obmedzený.
 WWW.DETSKAZELEZNICA.SK



LETO V RAJI

29. JÚL 2017

CESTOVNÝ PORIADOK		
7:45	KOŠICE	18:41
↓	8:01 MARGECANY	18:28
	8:25 DEDINKY	18:10
↑	10:04 STRATENA	16:20
	10:16 DOBŠINSKÁ ŤADOVÁ JASKYŇA	15:50

CESTOVNÉ	jednosmerný	spätný
DOSPĚLÝ	8 €	12 €
DIETA 3 - 18 r. (obdobovými, ZTP)	6 €	8 €
RODINA (iba spätný)	35 €	

*v cene jazdného nie je započítané vstupné na prehladky

VLAKOM ZA UNESCO

PROGRAM
Prehliadka národných prírodných a kultúrnych pamiatok UNESCO: Košice, Dobšinská ťadová jaskyňa



ĎALŠÍM VLAKOM ZA UNESCO

12.8. - HOR SA NA GEMER /Košice • Štítnik • Ochtinská aragonitová jaskyňa • Slavošovce/
 9.9. - LETO V RAJI /Košice • Dobšinská ťadová jaskyňa/
 28.10. - DO JASOVA /Košice • Jasovská jaskyňa/
 17.11. - DO DOMICE VLAKOM A RETROBUSOM /Košice • Plešivec • Domica/

ORGANIZÁTOR


PODPORILI


PARTNER


MEDIÁLNI PARTNERI


INFORMÁCIE A REZERVÁCIE
 rezervaciedz@gmail.com
 Počet miest je obmedzený.
 WWW.DETSKAZELEZNICA.SK

PREČO NAVŠTÍVIŤ DETSKÚ ŽELEZNICU V KOŠICIACH AJ VIACKRÁT ZA SEZÓNU?

Text: Beáta Dobrodenková

Foto: www.detskazeleznica.sk

KOŠICKÁ DETSKÁ HISTORICKÁ ŽELEZNICU JE JEDINOU ZACHOVANOU ŽELEZNICOU SVOJHO DRUHU NA SLOVENSKU. PODOBNÁ JE NA UKRAJINE, V RUSKU, MAĎARSKU ČI NEMECKU. TÁ KOŠICKÁ PREMÁVA V TOMTO ROKU OD 29. APRÍLA DO 21. OKTÓBRA A POTOM EŠTE MIMORIADNE 3. DECEMBRA PRI PRÍLEŽITOSTI MIKULÁŠA. POČAS LETNÝCH PRÁZDNIŇ JAZDÍ VLÁČIK KAŽDÝ DEŇ. PRINÁŠAM VÁM PÁR DÔVODOV, PREČO SI SPRAVIŤ VÝLET PRÁVE NA KOŠICKÚ DETSKÚ HISTORICKÚ ŽELEZNICU, POKOJNE AJ VIACKRÁT ZA SEZÓNU.



1. PRÍRODA A OSVIEŽENIE

Detská železnica sa nachádza v Čermel'skom údolí, ktoré vás iste zláka peknou prírodou. Počas jazdy vláčikom sa môžete kochať lesným prostredím a zelenými lúkami. Milovníci prírody a oddychu si tu istotne prídu na svoje. A keďže celú trasu lemuje Čermel'ský potok, v čase letných horúčav je výlet na detskú železnicu príjemným osviežením.

2. VÝNIMOČNÁ TRÁŤ

Vláčik premáva po trati dlhej 3,9 kilometrov s unikátnym rozchodom 1000 milimetrov. Takýto rozchod možno nájsť na Slovensku iba v Bratislave na električkovej trati a v Tatrách na tratiach Tatranských elektrických železníc (TEŽ). Najvyššie stúpanie na trase Detskej železnice je 26%.



3. HISTORICKÁ SÚPRAVA

Vlaková súprava, ktorá vás vezie zo stanice Čermel' na konečnú zastávku Alpinka, je vždy výnimočná. Detská železnica má totiž rozhodne čo ponúknuť aj pre železničných nadšencov. Niekedy je to parná lokomotíva „U36.003- KATKA“, ktorá je najstaršou prevádzkyschopnou parnou lokomotívou v strednej Európe. Inokedy vás povoží parný rušeň „U29.101- Krutwig“, najnovší prírastok v Čermeli a jedna z najmladších a najsilnejších úzkorozchodných lokomotív v Európe vôbec. Detská železnica má v zbierke aj motorové rušne Danku a Janku (TU 29.2003 a TU 29.2002) ktoré slúžia na trati od roku 1962. Zaujímavý je ich „tatrovácky“, 12-valcový, vzduchom chladený mo-

tor. Osobné vozne sú letné, alebo kryté či služobné. Rozhodne však historické a každý z nich má viac ako 100 rokov.

4. VÝHODNÁ POLOHA

Stanica Čermel', ktorá je počiatočnou stanicou, má naozaj výhodnú polohu. Parkovisko sa nachádza neďaleko a z mesta sa tam možno dostať autobusovou linkou číslo 14 v smere na Horný Bankov. Cyklisti môžu zvoliť cyklotrasu popri lese. Chodci zas v horúcom letnom počasí uvítajú fakt, že po ceste do Čermela sa nachádza reštaurácia U vlka a neďaleko konečnej stanice Alpinka zasa občerstvenie Na rázcestí, ktoré možno vidieť aj po ceste z vláčika. No a na konci trate je Údolie Manitou či rekreačné stredisko Alpinka s rovnomennou reštauráciou.

5. PRIATELSKÉ PROSTREDIE PRE RODINY S DEŤMI I TURISTOV Z CELÉHO SVETA

Detská železnica Košice je unikátna aj tým, že cestujúcich obsluhujú a informujú počas jazdy mladí železničari. OZ Detská železnica Košice sa pravidelne sa od roku 2012 stará aj o mladých vlakových nadšencov, ktorí sú ochotní pomôcť dobrej veci a niečomu novému sa priučiť. To istotne uvítajú aj deti, ktoré rady obdivujú rovnošaty a prácu na železnici. Toto nehmotné dedičstvo, rovnako ako aj to hmotné v podobe historického vozového parku, obdivujú turisti z celého sveta.

Tak teda neváhajte a relaxujte v Čermeli nielen počas prázdnin, ale v každom ročnom období.

Na konci stanice Alpinka sa nachádza areál, ktorý poskytuje príjemné prostredie na oddych. Reštaurácia, jazda pre deti na poníkoch i rôzne preliezky sú pre rodiny s deťmi príjemným spôsobom, ako stráviť v lete voľný čas.

Výlet na detskú železnicu počas letných prázdnin istotne oceníte vy, vaše deti i priatelia.

**UNIKÁTNU 133-ROČNÚ
PARNÚ LOKOMOTÍVU,
KATKU, MÔŽETE V ČERMELI
VIDIEŤ POČAS VÍKENDOV**



VLAKOM PO RAŠELINISKU

Text a foto: Tomáš Haviar



Nákladný vlak s rašelinou vchádza do areálu závodu

Milovníkom úzkorozchodných železníc istotne netreba predstavovať región Oravy. Unikátna lesná železnica spájajúca Oravu a Kysuce je dnes známa asi každému. No ak sa vyberieme ešte severnejšie po ceste smerujúcej z Trstenej do poľskej obce Czarny Dunajec a správne



Dvojica cestovateľov Tomáš Haviar a Ľubomír Lehotský vyvažujú lokomotívu pri jazde po nestabilnom zvršku rašelinovej železnice

odbočíme na úzku cestičku strácajúcu sa v lese, môžeme objaviť ďalší unikát. Z poľskej strany takmer priamo na hraniciach sa nachádza areál spoločnosti „Bór za Lasem“, ktorá sa venuje ťažbe rašeliny. Na dopravu vykopanej suroviny používa úzkorozchodnú železnicu s rozchodom 600 mm. Boli sme ju preskúmať.

Areál je ťažobným priestorom a súkromným vlastníctvom, takže návštevu

je potrebné dopredu ohlásiť a taktiež získať povolenie na fotografovanie. Cesta nás dovedla popod vstupnú bránu priamo k budovám, kde sa vyťažena rašelina spracováva na ďalšiu expedíciu. Pod prístreškom sa špeciálne dvojosové vagóny (používaných je 26 a 4 vagóny sú rezerva) ručne vykladajú. Rašelina sa následne cez lis dostáva do baliacej linky, tu je dávkovaná a pásovým dopravníkom nakladaná na autá.

Od odchodu objednaného vlaku sme mali možnosť prehliadnúť si celý areál depa a odstavného koľajiska nachádzajúceho sa hneď za baliarňou. Z neho pokračovala ďalej už len priama koľaj strácajúca sa v hustom lese. Železnica má v súčasnosti dĺžku okolo 3,5 kilometra, no v minulosti bola sieť oveľa väčšia. Vlaky jazdia hlavne na jar

a jeseň, kedy je najväčší dopyt po rašeline, zvyčajne dvakrát do dňa. Na trati je používaná motorová trakcia. Závod má v prevádzke tri lokomotívy, štvrtá je rozobratá. Označené sú číslami 1 - 4. V prevádzke je väčšinou lokomotíva č. 2 (BN15R s dvojvalcovým motorom z traktora URSUS C330) a lokomotíva č. 4 (Ls600). Tretia lokomotíva č. 3 (Babelsberg 247316/1956 s motorom z traktora URSUS C330) je odstavená v depe ako záloha. Z č. 1 sa zachoval iba rám. Pred depom je koľajisko rozvetvené do rôznych odbočiek a výhybne, ktoré kedysi slúžili na vykládku vagónov a manipuláciu s nimi. Nemým pozostatkom zašlých čias je už len pásový dopravník. Zaujal nás odstavený štvornápravový osobný vagón ex PKP Bx 368 celokovovej konštrukcie, v súčasnosti nepoužívaný. V rámci schváleného grantového projektu bude obnovený a umiestnený pred bránu závodu ako exponát. Kus ďalej stál druhý osobný vagón ex PKP Bxh 388. Na štvornápravovej základni bola postavená tentoraz drevená nadstavba. Oba vagóny sem prišli z Myszynieckej úzkorozchodnej železnice.

Stav koľajiska, čo sa potvrdilo aj počas jazdy, už dávno nie je najlepší. Lokálna údržba je skôr symbolická a koľaje uložené na oceľových podvaloch by si zaslúžili poriadnu obnovu. O výhybkách (zväčša už znefunkčnených zvareními) ani nehovoriac.

Skúmanie areálu prerušil zvuk motora. To už vchádzal do stanice



Prejazd vlaku cez most ponad Ogrójcowy potok



Koniec trate zjazdnej pre ťažký osobný vagón. Vľavo sa začína súčasný ťažobný priestor rašelíniska.

nákladný vlak v čele s lokomotívou č. 4. Keď sa tri plné vagóny rašeliny dostali na svoje miesto pri baliarni, rušňovodič zapojil drevený osobný vagón a mohli sme sa vydať na cestu. Lokomotíva vagón tlačila.

Ťažba rašeliny je špecifická záležitosť, ktorá zaberá rozsiahle hektáre lesa. Po vyťažení určitej plochy sa všetko posunie o kus ďalej. Na začiatku sa ťažilo v blízkosti závodu, o čom svedčili míňané výhybky a kúsky koľají smerujúcich dnes už nikam. So vzdalujúcou sa ťažbou rástla potreba výkonov na železnici. Pribúdali vlaky a výhybne. Dnes sú to iba spomienky a skôr človeka zaujme zvláštna flóra mokradí plná čučoriedok, brusníc popretkávaných močariskami. Trasa vedie po rovine v priamych smeroch a len občas sa objaví jemný oblúk. Jedinou väčšou stavbou na trati je most cez kedysi hraničný Ogrójcowy potok.

Zhruba po hodine dotlačí lokomotíva náš vlak na koniec trate. K nakládke rašeliny je to ešte pár stoviek metrov, ale už nezjazdnej pre ťažký osobný vagón. Na úplný koniec sa dostávame iba s lokomotívou (sediac na jej kapote). Tu stojí druhá lokomotíva č. 2 s trojicou vagónov. Hneď vedľa je veľká plocha hnedej rašeliny, po ktorej jazdí traktor s grejdrom. Ten slúži na jej zber. Po naplnení zásobníka bude cez dopravník preložená do vagónov. Tento cyklus sa opakuje až kým nie je súprava plná.

Rašelina je kyslá pôda, ktorá vznikla pred desaťtisícami rokov. Spodná vrstva kameňov bola pokrytá nepriepustnou vrstvou ílov. Tie držali vodu. Stromy rastúce na takejto pôde postupne tvorili organickú vrstvu, ktorá sa po tisíce rokov menila na rašelínu. Na



tomto rašelínisku je jej vrstva hrubá od 2 do 6 metrov. V minulosti sa rašelina používala na kúrenie, dnes je to hlavne poľnohospodárstvo. V oblastiach, kde rástli iba borovice sa ťaží tzv. borovina, ktorá má liečebné účinky a môžeme sa s ňou stretnúť v slovenských Oraviciach, či poľskej Krynici.

Po zdokumentovaní sa vraciame späť. Cestou dvakrát vykoľajujeme, no nejde tu o nič výnimočné, a tak za pár minút je lokomotíva či vagón späť vo svojich koľajách. Po návrate nás čaká majiteľ prevádzky a naše otázky o plánoch do budúcnosti. Celý závod má

povolenie na ťažbu do roku 2020. Jedinečnosť prírody, ktorá tu vznikla, dáva možnosť úvahám o zriadení turistickej prevádzky na trati predĺženej až o 15 km, dovybavenia priestoru náučnými chodníkmi, odpočívadlami, vyhliadkovými vežami a pod. To je predstava majiteľa. Avšak ochrana prírody je zásadne proti a žiada udržať územie ako bezzásahové, bez akejkoľvek ľudskej aktivity. Uvidíme kto zvíťazí alebo či sa nájde kompromis. Je ale možné, že už o pár rokov železnica zanikne.

P. S. Ak sa vyberiete na prieskum, určite si treba vziať repelent!



Osobný vagón ex PKP Bx 368 bude po obnove ozdobou vstupu do závodu, no regulárnej prevádzky sa pravdepodobne nedočká

VÝSTAVBA STANIČNEJ BUDOVY POKROČILA, AVŠAK

Text a foto: Ľubomír Lehotský



Koncom vlaňajšieho roku sme naplno rozbehli výstavbu prvej obnovenej staničnej budovy v novodobej histórii detskej železnice. Nadšenie, elán a úsilie dobrovoľníkov stavbu rezko posunuli dopredu, doslova až pod strechu. Avšak nepredvídané okolnosti tempo výstavby spomalili. Krátku rekapituláciu si dovoľme ako prosbu o pomoc všetkých, ktorí by pomôcť mohli. Už vopred ďakujeme.

Začiatkom jesene uplynulého roku sme začali s výkopom základov a ťahaním obvodových múrov, na prelome rokov zakryla stavbu nová strecha a na jar sme pokračovali so zateplením

základov a elektroinštaláciou. Stavba na našu veľkú radosť rástla ako z vody. To všetko aj vďaka podpore partnerov, sponzorov, dobrovoľníkov. Významne nám pomohli Inžinierske stavby, a. s., dodávkou hmôt, Východoslovenské elektrárne, a. s., darovaním elektroinštaláčného materiálu, Stredná odborná škola železničná zas umožnila svojim študentom získavať u nás prax a spoločnosť U. S. Steel Košice sa zas blysla pomocou prostredníctvom dobrovoľníckej práce. Zabudnúť nesmieme na Ivana Drozdyho z firmy Bleskozvody, ktorý na stanici osadil a skompletizoval bleskozvod a spoločnosť Cesty Košice, ktorá ochotne pomáha pri budovaní perónov a úprave priestranstva pred staničnou budovou.

„Každá pomoc pri tejto stavbe je pre nás dvojnásobne cenená, najmä pre situáciu spojenú s jej ďalším financovaním. Medzinárodný projekt, v ktorom žiadame aj o financie na dokončenie stavby, totiž nabral na strane rozhodovacieho orgánu v Budapešti už polročné meškanie. A aj keď samozrejme zatiaľ nie je isté, či náš projekt uspeje, predlžovanie čakania nás dostáva do nepríjemnej situácie,“ konštatoval prednosta stanice Čermel a člen občianskeho združenia Detská železnica Košice Igor Holéczy.

Stavbu je náročné zakonzervovať a tak sú dobrovoľníci od železničky



rozhodnutí pokračovať ďalej. „Čakajú nás finančne náročné práce: dokončenie spodného kanálu a osadenie veľkokapacitnej betónovej žumpy, dokončenie vnútorných vodovodných vedení, omietky či dokončenie fasády a zateplenie budovy. Aj preto aj prostredníctvom tohto článku hľadáme pomocnú ruku medzi našimi cestujúcimi, a oslovujeme širokú verejnosť. Či už pri dodaní materiálu, prác alebo náradia,“ hovorí Ľubomír Lehotský, predseda OZ Detská železnica Košice.

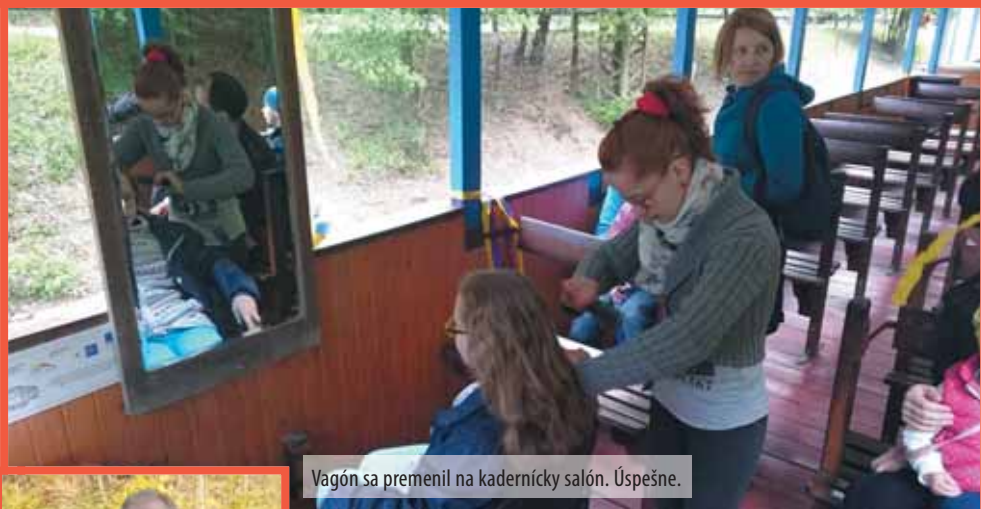
A s touto výzvou sa obraciame sa aj na vás, milí čitatelia a návštevníci železničky. Každá, aj drobná a nepatrná finančná, či nefinančná pomoc môže byť ďalším veľkým krokom na našej ceste. Veď bola by určite škoda, ak by sa proces výstavby ďalej spomalil či dokonca zastavil.

„Naším cieľom je v horizonte 15-tich rokov vrátiť železničke jej pôvodnú a historicky cennú podobu. A obnova staničnej budovy je jednou z neoddeliteľných priorit tohto úsilia,“ dodáva Ľubomír Lehotský.





I love ju R-žurnál 1. diel



Vagón sa premenil na kadernický salón. Úspešne.



No comment



Maskovanie auta, počas prevádzky. Škoda, že je tam dodnes a kurič ho stále hľadá.



Dvaja siláci na výhybke. Ešte potrebujú halušky.



Kto bude rýchlejší? Katka alebo motorka?



Takto vyzerá mladý rušňovodič po prvej jazde



Na železnicike sa občas niečo stratí a tak je potrebné bicykel hľadať napríklad aj na samotnej parnej lokomotive



I love you R-žurnál 2. diel



I love you R-žurnál 3. diel

