

R-ŽURNÁL

vydané pri príležitosti 140 rokov parnej lokomotívy Katka



▲ Lokomotíva U 36.003 bola dlho ozdobou RD Spišská Nová Ves, ktorú zamestnanci pravidelne natierali a udržiavali. Chýbajúce časti rozvodov nahradili drevenými replikami. (zbierka OZ DŽK)



▲ Lokomotíva U 36.003 tak, ako ju dnes pozná každý návštevník detskej železnice v Košiciach. (foto Ľubomír Lehotský)



◀ Cestu z depa do Čermeľského údolia zvládla znovuzrodená U 36.003 na cestnom traileri, čo neušlo ani objektívu fotografa Východoslovenských novín Róberta Berenhautha. (reprofoto)

▼ 5. júla 1991 nastal deň D. Pred slávnostnou prvou jazdou rušňa U36.003 bolo potrebné všetko poriadne pripraviť. Parný rušeň prechádza cez výhybku č. 3, aby ho rušňová čata privesila k vagónom s nedočkavými cestujúcimi. Na fotografii vidieť nové provizórne zázemie lokomotívy, ktoré bolo v prvých rokoch prejazdnej. Za ním pokračovala odstavná koľaj. (foto Ladislav Sedmák)



▲ V decembri roku 1990, takmer po 25 rokoch, sa sen stáva skutočnosťou. Do areálu RD Košice priviezli na plošinovom vozni zo ŽOS České Velenice nový symbol detskej železnice – parný rušeň U 36.003. Na koľajnici ho skladá žeriav pomocného vlaku. (foto František Koprovič)



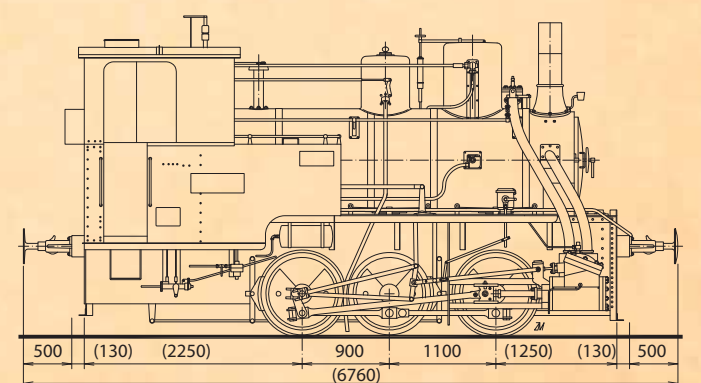
▲ Farebná schéma rušňa U 36.003 sa v minulosti stávala terčom kritiky niektorých návštevníkov. Kombinácia farieb však nebola vôbec vymyslená. Rušeň radu U 36 je na unikátnej farebnej fotografii z gelnickej trate zachytený v podobe, ktorá dokazuje, že zeleno-čierna farba nebola iba fantáziou jej obnovovateľov. (zbierka internet)



▲ Uvedenie parného rušňa do pravidelnej prevádzky dodnes pripomína pozvánka, ktorá vznikla s použitím kresby „dočasného“ zázemia. To však plnilo svoju funkciu nasledujúcich 26 rokov. (zbierka OZ DŽK)



▲ Slávnostným, no trochu skromným prestrihnutím pásky začal nový život novej Katky. Parná lokomotíva v neskorších rokoch pomohla prežiť detskej železnici najhoršie chvíle. (foto Ladislav Sedmák)



Katka U36 003

▲ Najstaršiu prevádzkovanú úzkorozchodnú parnú lokomotívu v strednej Európe vyrobili v roku 1884 vo firme Lokomotivfabrik Hagans v Erfurte pod továrenským číslom 174, konštrukcie Cn2t/ Klb-L s rozchodom 1000 mm pre miestnu dráhu Göllnitztal bahn/ 3 Margitfalu – Somolnok szomolnokhuta in Betrieb der Kaschau – Oderberger Eisenbahn (Gelnickej železnice Margecany – Smolnícka Huť). Pôvodne jazdila na gelnickej železnici, odkiaľ bola v roku 1938 presunutá na štiavnickú, kde slúžila až do zrušenia trate v roku 1949. Od roku 1950 jazdila



▲ Oživenie parnej trakcie po dlhých rokoch bolo veľkým lákadlom. Stretnutie parnej lokomotívy s motorovou sa mohlo na stanici Alpinka uskutočniť po dlhých 29 rokoch. (foto Ladislav Sedmák)



▲ Počas prvých jász Katky bolo stále čo kontrolovať a vylepšovať. Parnej mašinke bolo treba porozumieť. Aj preto zo začiatku mladšej generácii pomáhali starí „parári“, ktorí ich všeličomu naučili. Medzi takých patrili Štefan Harda, František Kolibár, Ján Miko, Ján Nigut, Ján Lacko či Ladislav Horváth. (foto Ladislav Sedmák)



▲ Každý nový deň parného rušňa U 36.003 začínal jeho zbrojením. Sklad uhlia dodnes tvorí betónový násypník, v súčasnosti je prekrytý plechom. Pôvodne sa však uvažovalo o použití staršieho nákladného vozňa z TEŽ-ky, riešenie sa však ukázalo ako nepraktické. (foto Peter Cuninka, 1.5.2001)



▲ Počas všedných dní boli vlaky ťahané motorovými rušňami. Parný rušeň U 36.003 im robil na stanici Čermeľ sympatickú kulisu. (foto Peter Cuninka, 2.7.1992)



▲ Jazdy parného rušňa s historickými vozňami začali stále viac priťahovať ľudí z celej republiky. Tí vytrvavejší mali niekedy šťastie aj na cestné vozidlá, ktoré taktiež pomaly odchádzali do zabudnutia. Na Novej spišskej ceste sekunduje Katke „papalášska“ Tatra 613 a zájazdový autobus ŠD. (foto Jaromír Bittner)



▲ V polovici 90. rokov došlo k výmene cestného zabezpečovacieho zariadenia na priecestí pred staniciou Alpinka. Starší typ SSSR nahradil novší typ AŽD. Jeho činnosť bola závislá od postavenia vlakovkej cesty. Zariadenie sa však v polovici 90. rokov, po zbúraní staničnej budovy na Alpinke, stalo nefunkčné a neskôr bolo odstránené. Priecestie dnes stráži už iba jednoduchá dopravná značka. (foto Jaromír Bittner)



▲ Prejazd vlaku cez priecestie so svetelnou signalizáciou. (foto Peter Cuninka)

► Prvá partia košických „parárov“ sa v Strečnej školila už v roku 1991. Na snímke zľava: Jozef Ferčák, Jozef Sviatko, Emil Zaremba a Karol Tarczal pri „trochu“ väčšej parnej lokomotíve počas praktického výcviku vo Vrútkach. (zbierka Karol Tarczal)





▲ lete 1992 poctil železničku svojou návštevou vnuk zakladateľa továrne na výrobu lokomotív Hagans. Práve u jeho deda vznikol najstarší úzkorozchodný rušeň v Európe. (zbierka OZ DŽK)



▲ Vyhasnutému rušňu zo spišskonovovesského depa dokázali vdýchnuť „život“ v halách ŽOS České Velenice niekoľkokrát. Pomáhali pri tom aj členovia klubu parnej trakcie z Košíc. Na snímke zľava František Estočin a Eduard Kandík. (foto Peter Kyseľ)



▲ VNeodmysliteľnou súčasťou histórie Katky bolo aj podujatie s jej menom – Prebúdzanie Katky, neskôr známe ako Rušňoparáda v košickom rušňovom depe ZSSK, ktoré každoročne pritiahlo záujem médií a verejnosti. Na otázky novinárov v roku 2015 odpovedá Ľubomír Lehotský, predseda občianskeho združenia Detská železnica Košice.



▲ Členovia klubu pri svojej ocelevej „láske“. Zľava: Eduard Andrassy, Jaroslav Slávik, Marcel Halčák, Gabriel Molnár, Radoslav Kolbašský, Ján Šotter a na ochodzí rušňa František Koprovič. (foto Róbert Berenhauth, zbierka Peter Kyseľ)



▲ Iniciátor obnovy parného rušňa, zastánca zachovania a rozvoja detskej železničky, vtedajší primátor Košíc a neskorší prezident SR Ing. Rudolf Schuster sa niekoľkokrát zúčastnil otváracieho ceremoniálu. O dianie na historickej železničke sa zaujíma dodnes. (zbierka OZ DŽK)



▲ Pri 115. Výročí parnej lokomotívy vznikla táto pamätná fotografia ľudí, ktorí sa zaslúžili o jej prevádzku: Dolný rad zľava: Emil Zaremba, Eduard Kandík, Ján Rozman, Karol Tarczal. Horný rad zľava: Ján Miko (so zdvihnutou rukou), Ján Šotter, František Bődy, Štefan Harda, nad ním Anton Mikita, Florián Drenko, Vladimír Vereb, Juraj Král, Jozef Sviatko (smejúci sa dole), Jozef Kozák, František Estočin, Arpád Schwartz, Igor Reiprich, Ján Jožefi (pod nimi), František Koprovič, Roman Sýkora, Ján Németh, Daniel Baláž, Ernest Buday, chýba Peter Kyseľ, ktorý fotografuje. (foto Peter Kyseľ)



◀ Rušeň U 36.003 sa na začiatku sezóny 1991 musel ešte zaobiť bez mena a navyše s trochu zvláštnym komínom. Pôvodný „a“ liatinový „a“ sa v Českých Veleniciach stratil a tak Katka do Košíc dorazila iba s akousi plechovou atrapou. Až neskôr, po prepočte p. Šáru, vyrobili Kyseľ, Žegleň a Estočin nový komín, ktorý má dodnes. (zbierka Ladislav Olexa)



▲ Zakladacia listina neformálneho združenia na pomoc parnému rušňu U 36.003. (zbierka OZ DŽK)

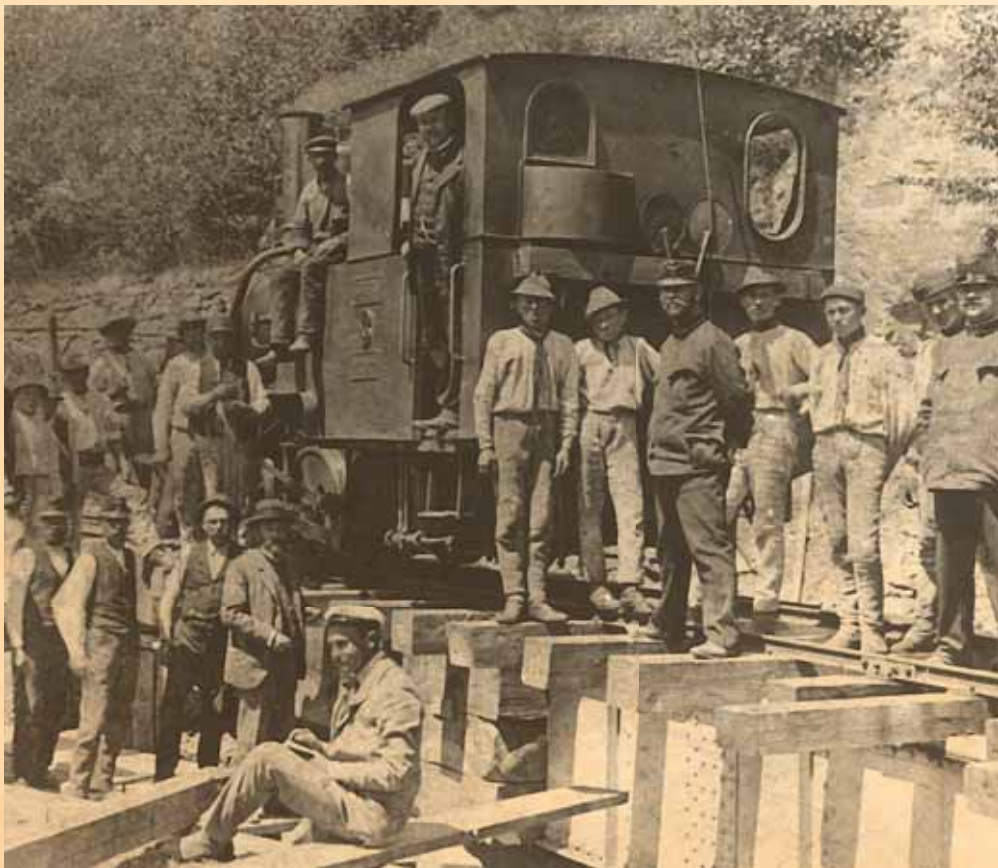


▲ Čaro parnej prevádzky najviac vynikne na jeseň. U 36.003 na stanici Alpinka v októbri 2014. (foto Ľubomír Lehotský)

► Katka sa pri prevoze z depa do Čermeľa nachvíľu dostane aj do oblakov. Odborne, zručne, priam v rukavičkách s ňou, ale aj s vagónmi, narábajú chlapi na strojoch zo spoločnosti Žeriavy Košice. O prepravu sa starajú autá Petra Ferenca zo spoločnosti PEFE s. r. o. (foto Erik Kuzma)



▼ V nemeckom denníku „Thüringer Allgemeine“ zväčnil v septembri maliar Valdeig rušeň Katku podľa fotografie pravnuka zakladateľa továrne Hansa Christiana Theodora Hagansa.



▲ Najstaršia známa fotografia rušňa U 36.003 ešte s označením 3 počas stavby Miestnej železnice údolím Gelnice. (zbierka Dopravné múzeum v Budapešti)



▲ Rušňoparáda - najväčšia paráda pre vlakových fanúšikov na východe Slovenska. Podujatie nieslo názov „Prebúdzanie Katky“, dnes je vzácnou príležitosťou vidieť veľké množstvo historickej i najmodernejšej železničnej techniky. (foto Martin Balkovský, Radoslav Macháček a Ľubomír Lehotský)



▲ Pravnuke zakladateľa továrne Hagans v nemeckom meste Erfurt Hans Christian Theodor Hagans navštívil detskú železnicu aj počas osláv 130 rokov Katky, ktorá bola spojená s vernisážou výstavy v Slovenskom technickom múzeu v Košiciach. Pamätná fotografia zachytáva: Horný rad zľava: Peter Kočiško, syn H.T.CH. Hagansa, Hans Christian Theodor Hagans, Ľubomír Lehotský, Igor Holéczy. Dolný rad: Ján Rozman a Michal Hruška.

◀ Lokomotíva U 36 003 Katka je najstaršou prevádzkovanou parnou lokomotívou v širokom regióne. Dlhé roky spočívala práve na nej hlavná záťaž dopravy na detskej železnici. (foto Ľubomír Lehotský)

▼ Lokomotíva U 36.003 v 70. rokoch 20. storočia zdobila areál depa v Spišskej Novej Vsi. (zbierka Zdeněk Maruna)

