

Do železničky som vtiahol celú rodinu

Košická detská železnica je slovenským technickým unikátom. Vznikla v povojnových budovateľských časoch a inšpiráciou jej boli podobné železničky pre pionierov v bývalom Sovietskom zväze. V rámci Československa vzniklo kedysi viacero podobných železníc, tá košická sa ako jediná zachovala dodnes. Pod krídla si ju s Petrom Kočiškom a partiou nadšencov vzal pred 14 rokmi bývalý novinár **LUBOMÍR LEHOTSKÝ (51)**. Odvtedy sa počet vlakov zdvojnásobil, no košická železnica sa stala jednou z najväčších atrakcií Košíc a priťahuje fanúšikov doslova z celého sveta.



■ **Keď ste detskú železničku začali prevádzkovať, bola tam sotva jedna unimobunka, koľajnice zarastené v tráve a k dispozícii iba tri vagóniky a jeden parný a jeden motorový rušeň. Bolo s tým veľa manuálnej práce?**

Manuálna práca je tu výrazne prítomná doteraz. To by nás však ani tak nezaťažovalo, ale extrémne pribudlo byrokracie. V prvých dvoch rokoch sme mali dva šanóny, dnes ich máme skoro sto. Je neuvěřiteľné, ako sa v tomto štáte pristupuje k pamiatkam, doprave, železnici, nadšeniu niečo budovať... Je to skrátka ohromne náročné, no najmä nepochopené!

■ **Postupne ste si urobili kurz kuriča, rušňovodiča, na univerzite ste dokončili doktorát aj strategické riadenie... Neprišli ste rokmi o romantické predstavy?**

Ja som si urobil časť odbornej kvalifikácie ešte predtým, než sme železničku prevzali, bolo to moje hobby. Na železnici ovládam každú jednu funkciu, od upratovača cez kuriča. Nedávno som si v Prahe doplnil vedomosti v nadstavbovom štúdiu manažérskeho riadenia, lebo som cítil, že naša železnica je už celkom slušný podnik, ktorý treba vedieť riadiť. S kolegom Petrom Kočiškom sme vytvorili priestor aj na ďalšie aktivity, ktorými sa snažíme privybrať si na chod a prevádzku detskej železničky. Doslova chodíme po nociach ťahať, nakladať a vykladať vo vlečkách nákladné vlaky, aby sme aspoň trochu finančne pomohli našej organizácii.

■ **Vy dvaja?**

My iba občas, ale najmä oddaní a chápaví ľudia z našej železničky, ktorí majú odbornú spôsobilosť rušňovodiča alebo posunovača a vo voľnom čase chcú atrakciu takto pomôcť. A, samozrejme, aj si trochu privyrobiť. Ponúkame firmám služby ako záskok alebo aj pravidelnú obsluhu. Všetci, čo tam chodia, vedia, že časť peňazí priamo putuje na detskú železniciu, pretože sme sa dostali do štádia, keď túto atrakciu nedokážeme sami utiahnuť. Sponzori sa nehrnú, pomoc mesta Košice je síce stabilná, ale oklieštená a štát túto historickú atrakciu, národnú kultúrnu pamiatku, pamätihodnosť mesta Košice či prvok v zozname nehmotného kultúrneho dedičstva na Slovensku systémovo vôbec nerieši a nefinancuje.

■ **Ani krajská samospráva?**

Aj tá len sporadicky cez ojedinelé grantové výzvy, no vďaka aj za ne. Jedinou stálou

je zatiaľ mesto Košice, no ani v prípade mesta nejde o dotáciu, ale o objednanie si služieb v stále rovnakej hodnote. Vezmite si však, kde sa za posledné roky posunula cena uhlia, nafty, energií, miezd, odvodov, poplatkov... My s tým žijeme a musíme to vykryť, a čo je najhoršie, odpadli aj mnohí sponzori – nie je priaznivá doba.

■ **Tá však v prípade tejto železnice nebola tuším nikdy, keď sa pozrieme späť na jej históriu...**

Železnica vznikla v rokoch 1955 – 1956 vďaka tomu, že inžinier Vojtech Janík, náčelník Správy Košickej dráhy, odcestoval na priateľskú návštevu do Sovietskeho zväzu a vo viacerých tamojších mestách uvidel malé železničky s mládežníckou obsluhou, z ktorých bol unesený. Utvrdil sa v rozhodnutí postaviť jednu takú aj v Košiciach bol potom ešte v Budapešti, Kyjeve, Lvove a Berlíne. Následne sa mu doma podarilo zmanažovať tím nadšencov železníc, mesta, dopravného podniku, ale aj škôl.

„Na začiatku sme mali dva šanóny, dnes skoro sto.“

■ **To bola aj taká doba...**

No áno, budovateľská atmosféra aj šťastie na skutočnosť, že pozemky na novú trať už patrili štátnej železnici. K dispozícii bol aj vozový park, a tak šancu dostali staré parné a málo využívané lokomotívy. Najprv sa postavil prvý úsek z Čermela na stanicu Vpred a o rok nato úsek na Alpinku, kde stanicu nazvali Pionier. Materiálom sa šetrilo, a tak železničku postavili celú na škvare, ktorú zväžali z celého Slovenska, dokonca až z Nových Zámkov. No začiatky boli skvelé, ovácie veľké a nadšenie úprimné.

■ **Ďalšie roky však už až také ružové neboli?**

Železničku postavili takmer výlučne ručne, až na malý úsek, kde použili odstrel a strednú mechanizáciu. Štát a ministerstvo dopravy síce dali súhlas s novou traťou, no zároveň sa vyjadrili, že ju nikdy nebudú financovať – to malo ísť z rozpočtu alebo rezerv vtedajšej Východnej dráhy. Budovateľská myšlienka sa však časom stala príťažou až appendixom, a tak pionierska železnica zažívala aj obdobia nezájmu.

■ **Viackrát tuším bola aj zatvorená...**

V polovici 70. rokov to naozaj dospelo až do štádia, keď sa pod stav trate podpísala nepravdivá údržba, a na jednu sezónu ju celkom zatvorili. Bol z toho však v Košiciach celkom poplach, stranické orgány zatlačili, a tak sa trať čiastočne opravila a po roku spustila. Ďalším bodom zlomu bolo obdobie rokov 1989 a 1990, keď došlo k veľkému vandalizmu, pri ktorom bol dokonca podpálený aj vzácny historický osobný vozeň. Došlo aj k poškodeniu ďalších vozňov a budov.

■ **Čo vtedy železničku pomohlo opäť „oživiť“?**

V tom čase sa podarilo s výraznou asistenciou primátora Košíc Rudolfa Schustera, neskôr prezidenta SR, vrátiť na trať parnú lokomotívu. Pôvodne stála v Spišskej Novej Vsi na podstavci, po generálnej oprave sa však vrátila na koľajnice a začala jazdiť práve na detskej železnici, ktorú v tom čase trochu nešťastne premenovali na „Mládežnícku“. Ale to bola akási „živá voda“, pretože sa v Čermelskom údolí opäť rozprúdil život. Žiaľ, iba na chvíľu...

■ **Čo sa stalo?**

V roku 1996 museli pre dezolátny stav zbúrať na železnici všetky staničné budovy. Železnica tak stratila chuť i domov a upadla do stereotypu. Žiadne služby, žiadny marketing, žiadny rozvoj turistického ruchu. O jej prevádzku strácal záujem dopravný podnik aj železnice. V predkomatickom stave sme ju teda v roku 2012 prevzali my a hádam to nevyznie neskromne, v novodobých dejinách to prinieslo jej najväčší rozmach. Za svoj „život“ však rozhodne vďačí nadšeniu z 50. rokov, ktoré bolo, zdá sa, ešte väčšie ako to naše.

■ **Raz nie sú peniaze, potom príde živelná katastrofa, inokedy vandali či havária... Človek pomaly nadobúda pocit, že pre historickú železniciu nikdy nebude dobre.**

Keby sme si to pripustili, to by nebolo dobre. Som rád, že na to nie som sám, ale plnohodnotne sa o tie najzávažnejšie situácie delíme s kolegom Petrom Kočiškom. Bez neho by to skrátka nešlo. Sme totiž až kuriózne naladení: každý iným smerom, ale keď to dáme dohromady, vytvárame celok. Samozrejme, s asistenciou ďalších našich kolegov a podporovateľov. Situácia však rozhodne nie je uspokojivá a je žalostné, že tento štát nedokáže systematicky podporovať nadšenie mladých ľudí. Keby mal že-



▲ „Myslím si, že ani jeden z nás si nedokáže predstaviť, že ostaneme bez seba,“ hovorí Ľ. Lehotský (na foto vpravo) o dlhoročnej intenzívnej spolupráci a priateľstve s Petrom Kočiškom.

ležničku plnohodnotne prevádzkovať štát, alebo aspoň v podobe, ako to robíme my, tak ho to stojí aspoň 20-krát viac. A keby nás podporil aspoň jednou desatinou, náš rozvoj a práca by boli oveľa efektívnejšie.

■ **Kým ste sa ako novinár rozhodli, že železničku prevezmete, dlho ste váhali? Alebo ste to skôr vnímali ako dobrodružstvo, že skúsime a uvidíme?**

Vždy som sa naraz venoval viacerým činnostiam. V tom čase som pripravoval projekt pre mesto, aby túto železničku prevzalo od železníc. Keď som však od vtedajšieho vedenia dostal informáciu, že mesto už nemá záujem o moje služby ani o prevod železničky do svojho majetku, zostal som rozčarovaný a bolo treba konať. Spomenul som to niektorým kamarátom, a ako sa ukázalo, aj budúcim kolegom. Našťastie sme už mali založené občianske združenie, súkromne sme si požičali peniaze a od štátnej železnice sme odkúpili časť mobiliára, vozidlá a získali licenciu na dopravu na dráhe.

■ **Odkúpili ste jednotlivé vozidlá?**

Áno, museli sme ich odkúpiť. Žiadna symbolická cena za jedno euro sa však nekonal. Nemali sme šťastie, ako iní v tom čase. No nenariekame a nezávidíme. Zocelilo nás to a za tie roky sme navyše prikúpili

postupne dvakrát toľko vozidiel ako na začiatku. Dnes sú to zrenovované historické skvosty, ktorými sa môžu Košice pýšiť široko-ďaleko.

■ **Aké ste vlastne mali povolania? Vy ste boli novinár, čo ostatní?**

Ja som vyštudovaný historik, no už od prvého ročníka na vysokej škole sa pohybujem v médiách a vo vydavateľskej sfére. Bývalý kolega Igor Holéczi bol tiež

„Železničku kedysi postavili takmer výlučne ručne.“

novinár, no v tom čase robil hovorcu na Inšpektoráte práce a Peter Cuninka pracoval v dopravnom podniku. Jedine Peter Kočiško bol rušňovodič od kosti. Dohodli sme sa, že celú organizáciu povediem, pričom sme naivne verili, že na to bude stačiť čiastočný úväzok popri práci. Po dvoch mesiacoch sme však zhodnotili, že to takto nepôjde, a postupne sme zanechali svoje pôvodné zamestnania.

■ **A všetci ste to vydržali?**

Jeden z kolegov čoskoro zistil, že táto dobrodružná práca nie je pre neho, a tak z

organizácie vystúpil, nahradila ho moja manželka Zuzana. Paradoxne tiež novinárka, v tom čase pracujúca skôr v PR (skratka PR z anglického Public Relations, teda vzťahy s verejnosťou, pozn. red.), čo tiež nebolo na zahodenie. O železničku, ktorú prakticky nikto nepoznal, sme chceli dať vedieť svetu. Začiatky však boli naozaj tvrdé a žili sme od začiatku veľmi skromne.

■ **Čo na to rodiny? Predsa len to bol veľký risk.**

Moja manželka v podstate dodnes nevie, ako veľmi som sa vtedy zadlžil. A myslím si, že ani manželky ostatných (úsmev).

■ **Vy ste od počiatku silno prepojený s Petrom Kočiškom. Prečo?**

Myslím si, že ani jeden z nás si nedokáže predstaviť, že ostaneme bez seba. Ja už dnes až tak často v montérkach nechodím, lebo to popri množstve iných povinností nestíham. Aj zdravotne už nie je všetko tak, ako bolo, ale vďaka tomu, ako Peter perfektne zvláda celé zabezpečenie a opravu historickej techniky, si môžem dovoliť venovať sa viac rozvojovým projektom a naháňaniu financií. Nápady však máme väčšinou spoločné, a ak aj nie, tak všetko spolu konzultujeme. Ja nápad kreujem, Peter mu dáva finálnu podobu z technickej stránky. Lepšiu symbiózu si

► Na železnice sú najviac hrdí na najstaršiu parnú funkčnú úzkorozchodnú lokomotívu v Európe Katku – U36.003 z roku 1884. Okrem nej je tu však množstvo ďalších vzácnych vozňov – napríklad aj najstarší služobný vozeň z roku 1885 či súbor unikátnych letných vozňov vyrobených v rokoch 1900 až 1907.



nedokážem predstaviť. No musím priznať, že na dovolenky spolu nechodíme (smiech).

■ Ako vás, novinára, brali „starí bardi z fachu“? Verili vám od začiatku?

Celkovo si myslím, že nám prvé dva roky nik veľmi nedôveroval.

■ Aké historické vozne dnes vlastní vaša železnica?

Najviac sme hrdí na najstaršiu parnú funkčnú úzkorozchodnú lokomotívu v Európe Katku – U36.003 z roku 1884. Máme aj najstarší služobný vozeň z roku 1885. Potom je to súbor unikátnych letných vozňov – bavíme sa o rokoch výroby medzi 1900 a 1907. Vlastníme ešte dva kryté vozne. V podstate všetky ďalšie motorové lokomotívy sú z rokov 1959 a 1960 – sú historické, hoci už nie sú národnou kultúrnou pamiatkou. A ešte máme jeden nový malý motorový vozeň a staráme sa o ďalšie prenájaté vozidlá a exponáty nielen na úzkej,

ale aj na normálne rozchodnej železnici, čo je naše ďalšie hobby.

■ Brúsíte si zuby na niečo, čím by ste chceli zbierku obohatiť?

Na začiatku nikdy nemáme úplne konkrétnu predstavu, pretože to ani nemôžeme. Pracujeme s tým, čo je vo svete dostupné. Všetky vozidlá, ktoré sme získali,

„Keby to robil štát, stálo by to 20-krát viac.“

sme získali na základe toho, že sa chýr o našej práci dostal aj za hranice Slovenska. Chodievame po Európe a stretávame sa s kolegami, učíme sa z ich práce. Sami zostávame milo prekvapení, keď sa u nás zastavujú fanúšikovia aj odborní-

ci na železnici z celej Európy aj zo sveta a majú dobrý prehľad o našej činnosti. Keď sa niekde niečo mihne alebo predáva, posúva či ruší, tak sa nám ozvú. Nie všetko je reálne, ale podarilo sa nám už kúpiť parný rušeň v Česku, dreziny v Poľsku a Maďarsku, dva vozne zo Švajčiarska a dva vozne z Talianska, ktoré sme potom v Rumunsku upravili do súčasnej podoby.

■ No aj tak ste spomenuli sen. Čoho sa týka?

Máme sen, hoci sa v tejto chvíli nejaví ako celkom reálny. Napriek tomu som mal koncom októbra ďalšie z rokovanií v Českej republike o technickej koncepcii zhotovenia plne funkčnej kópie ikonické lokomotívy U35, z ktorej dva exempláre niekedy na pionierskej železnici premávali. Hanebne však skončili v starom železe bez nádeje na záchranu, dokonca ich neprevzalo ani vtedajšie technické múzeum. Boli to nádherné parné stroje, patrili medzi najkrajšie, aké kedy jazdili po slovenských koľajniciach.

■ Koľko to môže stať?

Keď sme si dávali robiť pred piatimi-šiestimi rokmi rozpočet, vychádzalo to na 500-tisíc eur. Kresby sa zachovali, čo je najdôležitejšie, no bez nejakého projektu to nepôjde. No máme motiváciu. A tiež by sme chceli našu elektrickú lokomotívu Krokodíl prerobiť na baterky. Máme komplexne spracovaný projekt, zatiaľ sme však nikde neuspeli, čo sa trochu divíme, v časoch ekologizácie a zelenej vlny.

■ V pláne je tuším aj vytvorenie depa a počula som o vízii zastrešeného múzea. Bude z toho niečo?

Došli sme už do bodu, keď úplne nestačí len naše dobrovoľnícke nadšenie a amatérske podmienky. Dôležité je aj kvalitné zázemie a depo, ak teda nechcete každé

▼ Privlastok „detská“ nesie železnica najmä kvôli unikátnej a ojedinelej obsluhu malých nadšencov. Deti sa samy prihlasujú, plus sa dvakrát ročne koná nábor.





tri roky kompletne renovovať vozne. Mali by byť niekde chránené. Chceli by sme tu vytvoriť podmienky, aby sme železniciu ochránili. Zároveň by to so sebou prinieslo veľký benefit nielen pre Košice, ale aj pre rozvoj turizmu. Máme aj smelšie plány...

■ Napríklad?

V spojitosti s Čermelským údolím sa vždy hovorilo o lanovke. Existujú aj zámery prepojiť železničku a zoo. To však podľa nás pre náročný terén a vysoké náklady nie je reálne. V súčasnosti je na pretrase prepojenie Alpinky so zoo, kde by to ešte oživil chodník v korunách stromov, vyhlídková veža, horolezecká stena a ďalšie atrakcie... Sme aktivisti a máme záujem o rozvoj mesta a kraja, tak prečo nie? Prečo to nespájať, prečo nesieťovať? Stačilo by, aby sem prišlo pol milióna ľudí, a projekt je splatený do dvoch rokov, nie je čo riešiť. Len sa musia nájsť odvážni investori, ktorí budú projektu veriť.

■ Vráťme sa na zem. Všetky vozne máte uskladnené pod holým nebom?

Áno. Niečo by sa malo prekryť v Čermeli, a ak sa podaria získať peniaze, niečo by malo vzniknúť aj na Alpinke, kde by to bola vlastne viacúčelová stavba, pretože v Košiciach máme málo spoločenských priestorov. Interiér bude zariadený tak, že na top podujatia stačí vytiahnuť vozne von a máte solídny priestor, vhodný na spoločenské udalosti, konferencie, kultúrne podujatia. V podlahe síce ostanú koľajnice, ale aj tie sa dajú jednoducho prekryť. V zahraničí je to bežné, nejdeme objavovať žiadnu teplú vodu.

■ Čo sa stane, ak sa vám na vozňoch nič nepokazí? Dokážete si to opraviť svojpomocne? Čo náhradné diely?

Predovšetkým máme na železničke Petra Kočiška, ktorý si dokáže s veľkou časťou

problémov poradiť. A ak to nejde, máme aj nejaké nákresy, a tak sa mnohé súčiastky snažíme vyrobiť si sami, pokiaľ sa dá. Alebo sa ich snažíme hľadať v Česku, Nemecu, Rakúsku, Poľsku... Našťastie dnes už nie je situácia taká zlá, všetko je vyrobiteľné. Akurát to stojí veľa peňazí. Napríklad minulý rok prišiel vietor a strhol strechu z historického vagóna. Museli sme ju dať

„Prvé dva roky nám nik veľmi nedôveroval.“

okamžite dole, aby nikoho neohrozila. Urobili sme provizórne prekrytie a zavolať klampiarov, ktorí nám urobili provizórnu strechu. Definitívne riešenie a reštaurovanie vozňa je však už iná kapitola.

■ V čom je iná?

Každá takáto situácia je pre nás aj priestorom na získanie skúseností. Je nás však na Slovensku málo, aj preto sa stretávame, radíme, vymieňame si skúsenosti. Napríklad my teraz budujeme železničný skanzen z banských lokomotív, ktorý zaujal našich českých susedov z Osoblavy (*Osoblaha je malá obec v Moravskosliezskom kraji, v okrese Bruntál, pozn. red.*), a keďže získali veľkú podporu od vlády, z kraja aj cezhraničné granty s Poľskom aj so Slovenskom, rozpošujú ich skôr ako my.

■ Môžete jednoducho vysvetliť, čo sú to vlastne úzkorozchodné železnice?

Úzkorozchodné železnice sú všetky trate s užším rozchodom, ako je ten normálny – bežný s rozmerom 1 435 mm, ktorý je najrozšírenejší na svete a zrodil sa v Anglicku. Naša má 1 m, teda 1 000 mm,

◀ **Detská železnica Košice je historickou atrakciou, národnou kultúrnou pamiatkou, pamätihodnosťou mesta Košice aj prvkom v zozname nehmotného kultúrneho dedičstva na Slovensku.**

no najviac zastúpené na Slovensku alebo v Poľsku boli tie s rozmerom 760 mm alebo 750 mm. A potom sú tu 600 mm – väčšinou banské. No je ich oveľa viac.

■ Prečo vlastne úzkorozchodné železnice vznikli?

Úzky rozchod je operatívnejší, lacnejší a viac dokáže kopírovať terén. Veľká železnica dokáže urobiť okruh napríklad s polomerom 150 metrov. No úzkorozchodná železnica – tej stačí 60 metrov, v prípade banských dokonca aj menej. Keď bola potreba postaviť rýchlo a lacnejšie, volil sa užší rozchod. Ak bola potrebná rýchlosť a veľký objem prepravy tovarov, tak sa pristúpilo k budovaniu normálneho rozchodu. Úzkorozchodné mali najväčší význam všade tam, kde prevládali zložité terény.

■ V súčasnosti sa už využívajú výlučne na turizmus?

Na Slovensku je celoročne v prevádzke iba Tatranská električka železnica a lanovka na Hrebienok. V Česku je ešte niekoľko dráh, kde sa vagóny posúvajú na úzkom rozchode, a potom ešte v hlbinných aj povrchových baniach. Tento rok v máji zanikla jedna z posledných priemyselných úzkorozchodných železníc vo Vítkovičiach. Inak to, čo ostalo, je dnes zamerané naozaj už len na turizmus.

▼ **Košická detská železnica ostala jedinou na území bývalého Československa, ktorá sa zachovala.**





▲ Železnica funguje vďaka obrovskému nadšeniu množstva ľudí, ktorí za ňou stoja. Cieľom nie je vychovať z detí železničiarov, ale zodpovedných mladých ľudí – kreatívnych a úspešných.

■ **Verejnosť vo všeobecnosti Detskú železnicu Košice vníma tak, že prepravuje primárne deti. Pôvodne však vznikla preto, aby vychovávala mladých železničiarov. Pokračujete v niečom takom? Čo vlastne deti na železnici robia?**

Detské železnice primárne vznikli s cieľom motivovať mládež pre prácu v „modrej armáde“. Vznikol model, podľa ktorého sa niekde v zábavnom alebo mestskom parku postavila jednoduchá, veľmi často úzkorozchodná železnica, ktorú mali pod dozorom dospelých, obsluhovať deti. Takto otvorili v roku 1935 aj prvú zdokumentovanú a najstaršiu detskú železnicu na svete, ktorá dodnes premáva v parku Mushtaidi gruzínskeho hlavného mesta Tbilisi. Vznikali však aj ďalšie, v Kazachstane, Gruzínsku, Azerbajdžane, Sovietskom zväze, Poľsku, Maďarsku i Nemecku. Musím však povedať, že väčšina z nich bola postavená bez väčšej fantázie, často otrocky, v duchu budovania socializmu. No naša košická je naozaj iná a myslím si, že aj najkrajšia zo všetkých.

■ **Premávajú na nej dodnes trochu menšie, no nie práve detské vagóniky a rušne...**

Prívlastok „detská“ nesie najmä kvôli unikátnej a ojedinelej obsluhu malých nadšencov. Zároveň je to však železnica, ktorá je technickým unikátom aj skvostom v zmysle zasadenia do prírody. Vyhľadávajú ju turisti doslova z celého sveta, zrejme aj kvôli historickej technike.

■ **A ako je to teda s tou detskou obsluhou?**

Zaujímavo. Keď sme v roku 2012 preberali detskú železnicu, ona už od roku 1989 fungovala bez detskej obsluhy. Spravovali ju štátne železničné firmy ŽSR, ZSSK či Dopravný podnik mesta Košice, ktoré nemali

záujem venovať sa mladým nadšencom. Hneď ako sme stabilizovali ekonomické a technické podmienky, obnovili sme aj detskú obsluhu, ako jeden z najhodnotnejších fenoménov tejto atrakcie. Myslíme si, že je to kus kultúrneho bohatstva, aj keď musím povedať, že je to na celej našej práci asi to najnáročnejšie.

■ **Ako to myslíte?**

Techniku a náročné opravy, aj keď nemáme náhradné diely, sme sa už ako-tak naučili vyriešiť. Dá sa opraviť skoro všetko, len to stojí veľa peňazí, no najviac starostlivosti si vyžadujú práve tieto deti. Nechcem, aby to vyznelo pateticky, ale deti sú bu-

„Keď som unavený, tak vždy utekám do práce.“

dúcnosť. Túto časť našej práce zatiaľ stále robíme úplne bez nároku na honorár, no sme presvedčení, že by mala existovať na Slovensku inštitúcia, ktorá túto prácu s mládežou podporí aj finančne, ako je to napríklad v Maďarsku. Hoci je to náročné a únavné, zároveň musíme konštatovať, že táto práca je asi najkrajšia. Nevenujeme sa im účelovo, aby sa z nich stali železničiar, chceme skôr, aby sa z nich stali zodpovední mladí ľudia – kreatívni a úspešní na akomkoľvek poli.

■ **A vyrástli z niektorých aj reálni železničiar?**

Samozrejme, máme už viac ako desiatku ľudí, ktorí dnes pracujú na železničiach, ďalší našli uplatnenie na vysokých dopravných a technických školách, univerzitách, či už na Slovensku alebo v za-

hraničí. Ale najväčšiu radosť máme, keď sa deti zapájajú do rôznych seminárnych prác, zúčastňujú sa na odborných medzinárodných súťažiach s naozaj skvelými výsledkami.

■ **Cielene deti vyhľadáвате?**

Samy sa prihlasujú, plus robíme dvakrát ročne tzv. nábor. Má to však svoju krivku – do mesiaca odpadne približne 20 percent detí, ktoré sem zväčša prišli s mylnými predstavami alebo na nátlak rodičov. Do konca sezóny ubudne ďalších 30 percent, no a potom sa necháme prevapíť, koľkí prídu v ďalšej sezóne. Máme krásne príklady ľudí, ktorí sú pri nás od začiatku, teda už 13 rokov. Sú úspešní, majú svoje práce v rôznych podnikoch a napriek tomu sa k železnici stále vracajú.

■ **Dá sa teda povedať, že ste niečo ako rodinný podnik? Teda skôr jedna veľká rodina?**

To asi nie. Z hľadiska uplatnenia a seba-realizácie dobrovoľníkov sme skôr inkubátor, trenažér či laboratórium. Naša organizácia, ale aj jej riadenie a prevádzka je z hľadiska rôznorodej štruktúry dobrovoľníkov, študentov, dôchodcov, živnostníkov, brigádnikov a zamestnancov veľmi špecifická. A dobrovoľníci sú tiež špecifickou skupinou, ktorá sa delí na odborne spôsobilých alebo ochotných, plus ešte malé deti, od ktorých neočakávame žiadnu prácu, len prezentáciu. Učíme ich ráno prísť včas do práce, komunikovať s ľuďmi, urobiť poriadok po sebe aj po cestujúcom... Odchádzajú od nás po nejakom čase komunikačne i vedomostne vybavené.

■ **Je niečo, s čím sa boríte? Okrem financií...**

My sa trochu boríme so samotným prívlastkom detská železnica. Ľuďom asi nedokážeme dobre odprezentovať, že det-

ská železnica nie je len pre deti, že sme tu pre všetkých návštevníkov.

■ V Česku nie je žiadna detská železnica?

Nie, v Česku sa žiadna z pôvodných 23 detských, pionierskych a parkových železníc nezachovala. Tá košická zostala jedinou na území bývalého Československa, ktorá sa zachovala. Mimochodom, na Slovensku sme mali detské železnice v Trnave, Bratislave, Prešove a v Košiciach. No snahy také postaviť na zanikajúcich tratiach lesných alebo iných hospodárskych železníc na Slovensku boli zaznamenané aj vo Víglaši, v Čiernom Balogu či Želiezovciach.

■ Kde všade vo svete vôbec ešte okrem okolitých spomínaných krajín existujú detské železnice?

V Gruzínsku je najstaršia a údajne prvá detská železnica na svete – taká typická „parková“. V Maďarsku sú dokonca dve – jedna v Pécsi a druhá, najdlhšia zachovaná a veľmi pekná v Budapešti. Funguje za výraznej podpory štátu. Dnes ich najviac funguje v Rusku a na Ukrajine, aj keď, zničená vojnou bola napríklad železnica v Charkove. Mnohé už nefungujú, museli ustúpiť stavebnému rozmachu miest, lebo väčšinou stáli na veľmi lukratívnych pozemkoch. Tá naša – košická je iná v tom, že nevznikla v žiadnom parku, ale v reálnom údolí, kde mala pôvodne okrem rekreačnej dopravy zabezpečovať aj prímestskú dopravu, čo sa však neskôr neosvedčilo.

■ Čím je košická ešte taká výnimočná?

Bola postavená nanovo, nevznikla na telese žiadnej inej bývalej trate. Nebola

postavená iba ako atrakcia, kolotoč, ale ako zmysluplný dopravný prostriedok s vedľajšími funkciami. Bola to železnica, ktorá fungovala a jazdila podľa reálnych predpisov vtedajších Československých dráh (ČSD). Dnes je to turistická atrakcia so živou prevádzkou historickej techniky, no snažíme sa neustále prichádzať s niečím novým a atraktívnym.

„Chceme, aby naša železnica ľudí spájala.“

■ S čím konkrétne?

Napríklad robíme jazdy po veľkej železnici – buď s historickými vozidlami, ktoré normálne nemôžete vidieť, alebo jazdíme po tratiach, kde už viac ako 15 rokov osobné vlaky nepremávajú. Našou špecialitou je napríklad zachádzanie do priemyselných podnikov na takzvané železničné vlečky – trate, ktoré vedú do konkrétneho priemyselného závodu a nikdy neslúžili na prevoz ľudí, ale len na prevoz materiálu. Sme pre-

UNIKÁTNÁ AJ VO SVETE

Detská železnica Košice vznikla v roku 1955, v plnom profile ju dokončili v roku 1956. Ako na jedinej železnici na Slovensku sa na jej obsluhu podieľajú aj deti.

Dĺžka trate: 3,9 km

Rozchod: 1 000 mm

Stúpanie: 25 promile

Ročne prepraví asi 50-tisíc cestujúcich.

Takmer päť desiatok dobrovoľníkov vedie štvorica nadšencov.

Železničku postavili takmer výlučne ručne, až na malý úsek, kde použili odstrel a strednú mechanizáciu. Celá vznikla na škvare, ktorú zväzali z celého Slovenska.

kvapení záujmom o takúto industriálnu a urbex výlety.

■ Keby ste mali terajšie skúsenosti a rozum, rozhodli by ste sa rovnako ako kedysi?

Keby som videl, že železnica zase speje k nejakému zániku, asi by mi to nedalo a znova by som sa do toho vrhol. Určite nie sám, vlastne bez Petra Kočiška a manželky Zuzky si to ani dnes nedokážem predstaviť. No keby som videl, že máme pokračovateľov, myslím si, že by som dokázal z tohto vlaku vystúpiť. Treba si oddýchnuť, stálo to veľa síl, aj nejakých ťažkostí v rodine, možno som si mohol viac užiť deti... Musím povedať, že do železničky bola namočená celá moja rodina, okrem manželky aj päť našich detí. Možno preto ju už niektoré z nich tak často nenavštevujú. No vracajú sa sem dnes už so svojimi deťmi, ale už len ako cestujúci (smiech). Je to tak, keď sa rúbe les, lietajú triesky.

■ Vy máte však túto prácu stále rád, však?

Som z nej občas vyčerpaný, ale milujem ju. Keď som navený z iných vecí, tak vždy utekám naspäť do práce, lebo ma to v nej teší a stále mám pocit, že to, čo robíme, niečo ľuďom prináša. Prejavuje sa priazňou a spokojnosťou cestujúcich a táto krivka zatiaľ stále rastie. Mám ešte niekoľko snov. Najviac si želim, aby ľudia v tejto republike neblbli a vážili si to, čo máme. Veľmi si želim, aby sme nezažili vojnu, aj keď je tak veľmi blízko. Som rojko, a tak túžim, aby si všetci ľudia začali navzájom rozumieť. Ja sa snažím spájať a nevyhroňovať a detská železnica je tiež o tom, aby spájala, aby ľudia v príjemnom prostredí zabudli na problémy, aby sa niečomu priučili, poobdivovali, vyplí.

■ Uvažujete o tom, že železniciu odovzdáte ďalším?

Chceme ju s Petrom odovzdať niekomu, o kom budeme vedieť, že sa o ňu dobre postará, aby to nebol projekt, ktorý sa skončí naším odchodom. Už máme obaja po päťdesiatke a tiež musíme myslieť na to, že sa nedá stále skákať z rušňa na zem hore a dole, zároveň ležať pod vagónom, predávať lístky, robiť program a ešte to aj celé riadiť. A, samozrejme, kto by nechcel byť šťastný v rodine? Mám päť detí, ktoré si postupne zakladajú svoje rodiny, a chcem byť toho súčasťou.

Andrea Bercik

