



# Vlaky, železničné zaujímavosti a výlety vlakom

Slovensko je naozaj šťastná krajina. Má totiž úžasné lesné železnice, v tieni ktorých všetko zbledne. Karpatské lesné železničky už iba málokde slúžia svojmu pôvodnému účelu, teda na dopravu dreva. Tie, ktoré mali to šťastie a vyhli sa likvidácii – a takých je na Slovensku niekoľko – slúžia ako živé múzeá a na dopravu turistov. Po tých ostatných sa žiaľ dochovali už iba staré fotografie a miestami takmer nerozoznateľné stopy v teréne. Okrem nich vás pozveme tiež na malý výlet historickým centrom nášho hlavného mesta a zavítame aj do dopravného múzea, vydáme sa na prehliadku pionierskej železnice do Košíc a zvezieme sa aj po krátkej trati do istých známych kúpeľov. Nezabudneme ani na úžasné tatranské električky, ktoré vám spoľahlivo pomôžu vyriešiť problém, čo robiť s deťmi, keď vonku prší tak, že by si ani psa nevyhnal. Psi radi zostanú v teple na chate, ale decká električkám skrátka neodolajú!





## Bratislavský Prešporáčik

Najlepší spôsob, ako zoznámiť sa aj deti s jej veľičnosťou Bratislavou, hlavným mestom Slovenska, je jazda vyhladkovým vláčičkom s výkladom sprievodcu. Hoci... vyzerá to ako vlak, a nie je to vlak. Prešporáčik je vyhladkový kabriolet, ktorý od apríla do októbra preváža turistov centrom Bratislavy. Jeho trasy vedú po pešej zóne, historickými ulicami Starého Mesta aj na Hrad. Vďaka priehľadnej rolavateľnej strieške a obľôčikom, ktoré sa dajú spustiť, budete mať jedinečný výhľad na všetky bratislavské zaujímavosti. V chladnom počasi sa strecha stiahne, obloky sa spustia a sprievodca vám rozdá aj deky, aby ste nebudaj ne-premrzli. Prehľad trás, aktuálne ceny a všetky dôležité informácie získate na internetových stránkach – [www.tour4u.sk](http://www.tour4u.sk).

Ak vás lesné železnice zaujali, ďalšie tipy na cestovanie a fantastické cesty plné objavov nájdete na stránkach [www.karpaty.net](http://www.karpaty.net).



## Prešporok a Bratislava

Keď je reč o Bratislave, Prešporoku alebo Pressburgu, stále sa hovorí o tom istom meste, iba názvy pochádzajú z rozličných jazykov. Vôbec prvá písomná zmienka o dnešnej Bratislave sa objavuje v Salzburských análoch, v súvislosti s bitkou medzi Maďarmi a bavorskou armádou, ktorá sa roku 907 odohrala pod hradom Brezalauspurc. Okrem nemeckého Pressburgu a slovenského Prešporoku sa pre Bratislavu tiež dlho používalo latinské označenie Posonium alebo jeho maďarský variant Poszony, objavujú sa aj mená Bassan alebo Posana. Dnešný názov Bratislava sa používa od roku 1919.

◀ Výletnými vláčičkami sa možno povoziť aj po iných slovenských mestách, napríklad po Komárne ([www.komarno.sk](http://www.komarno.sk)) alebo Nitre ([www.nitrianskyexpres.sk](http://www.nitrianskyexpres.sk)).



## Železničné múzeum v depe lokomotív v stanici Bratislava-východ

V okolí starého depa lokomotív z konca 19. storočia, kde sa už desať rokov organizujú každoročné stretnutia historických železničných vozidiel, sú od leta 2008 umiestnené zbierky železničného múzea. Pod šírym nebom si pozriete najrôznejšie parné lokomotívy, osobné a nákladné vlaky s rôznymi typmi vozňov z rokov 1884 až 1935, nemecký pancierový vozeň z druhej svetovej vojny, osobné motorové drezíny, ktoré vyzerajú ako bežné autá, alebo kolekciu strojov pre údržbu koľajiska. Deťom sa obvykle páčia prezývky jednotlivých vozidiel, používané medzi železničiarimi – skúste hádať, ktorá z motorových lokomotív je Bobík, Karkulka alebo Sergej?

Zďiaľky viditeľnou dominantou areálu sú dve pamiatkovo chránené vodárenské veže. V prízemí tej nižšej je expozícia železničného vodárenstva so zbierkou ručných a parných motorových čerpadiel, uvidíte tu aj rôzne typy vodných žeriavov a vodný vozeň, upravený z tendra parnej lokomotívy. V budove trubkárne si pozriete stroje a náradie používané na úpravu kotlov parných lokomotív alebo pri opravách, kontrole a údržbe železničných vozidiel a tratí. Niektoré z nich sa dosiaľ občas používajú, iné čakajú na opravu.

Súčasťou múzea je tiež knižnica a archív, tie ocenia predovšetkým dospelí fanúšikovia železníc. Pre deti je tu ešte jeden magnet – dve modelové koľajiská, z ktorých jedno názorne predváža podobu depa lokomotív Bratislava-východ v polovici 20. storočia.

⚠ **Upozornenie:** Múzeum je otvorené od polovice apríla do polovice októbra vždy v stredu a v sobotu od 10 do 17 hod. Skupinové návštevy treba ohlásiť najneskôr tri dni vopred. Modelové koľajisko v prízemí administratívnej budovy je prístupné každý párný týždeň v sobotu popoludní od 15 do 17 hodiny.

⚠ **Ako sa tam dostanete:** Múzeum je prístupné z lokality Východné (známej tiež ako Rendez) medzi mestskými časťami Rača a Vajnory. Medzi zastávkami MHD „Sklabinská“ a „Lokomotívne depo 1“ odbočuje zo začiatku Dopravnej ulice asfaltka, ktorá vás po zhruba 10 minútach chôdze medzi skladmi, garážami a záhradkami privedie priamo k depu.



▲ Železničné múzeum v depe lokomotív Bratislava-východ

ⓧ Otváracia doba: sezónna, individuálna  
Cenová hladina: ○  
Múzejno-dokumentačné centrum,  
Dopravná 2, 831 06 Bratislava  
tel.: (0)2 202 972 96, modelové  
koľajisko: (0)905 611 704  
e-mail: [tunega.michal@zsr.sk](mailto:tunega.michal@zsr.sk)  
[www.mdc.sk](http://www.mdc.sk)  
[www.zeleznicnemuzeum.sk](http://www.zeleznicnemuzeum.sk)




## Za čarom Orientu do Trenčianskych Teplíc

Kúpele so zriedkami teplých liečivých prameňov uprostred zalesnených kopcov Považského Inovca sú známe už od stredoveku, hoci vtedy by ste tu našli nanajvýš oplotené jazierka. Mestský erb so strieborným barančekom dodnes pripomína starú povesť, podľa ktorej liečivé pramene objavil chromý pastier pri hľadaní zatúlanej ovceky. Zatiaľ čo sa ovceka pokojne vrátila ku svojmu stádu, pastier nedôverčivo obchádzal miesto nálezu – malé jazierko s horúcou vodou, okolo ktorého sa šírila sýrny zápach, to mohol byť aj vchod do pekla! Nakoniec sa v ňom predsa vykúpala a div sa svete, chromá noha ho prestala bolieť a po niekoľkých kúpeľoch vyzdravel.

Dnes sú Trenčianske Teplice kúpele ako každé iné, s priehrštou bežných aj luxusných liečebných domov, hotelov a vil. Čitateľ bulváru sa môže pustiť do pátrania, ktorá z nich patrí politikovi Vladimírovi Mečiarovi, kúpeľný hosť začne ochutnávať miestne pramene, rodičia sa s deťmi vyberú do kúpeľného parku kberúť labute alebo obdivovať sochu žaby a či Charlieho Chaplina. Chaplinov pomník pred hotelom Most slávy pripomína filmový festival Art film, kedy hotel privíta mnohých hostí zvucných mien.

Staršie deti môžete vziať aj na návštevu kúpeľa Hammam z roku 1888, ktorý vás razom preniesie do čarovného Orientu. Ved' ktorá mladá slečna by sa nechcela aspoň na chvíľku stať egyptskou princeznou? A vy si zatiaľ preliečite kĺby, rozbolavené chôdzou po horách či mestskej dlažbe. Našťastie sa tu môžu okúpať aj návštevníci, ktorí sa v Trenčianskych Tepliciach práve neliečia. Projekt stavby najslávnejšieho kúpeľného domu pôvodne vypracoval pražský architekt F. Schmorantz pre skutočného egyptského panovníka. Model stavby videla na svetovej výstave v Paríži Ifigénia d'Harcourt, najmladšia dcéra vtedajšieho majiteľa kúpeľov Juraja Símu, a tak sa jej zapáčilo, že egyptského vládára požiadať o dovoľenie postaviť presnú kópiu kráľovského hammamu v Trenčianskych Tepliciach.

 [www.teplice.sk](http://www.teplice.sk)  
[www.kupele-teplice.sk](http://www.kupele-teplice.sk)

## Považská lesná železnica v Múzeu liptovskej dediny v Pribyline

Verte alebo nie, sieť úzkorozchodných lesných železníc v povodí Čierneho Váhu v Nízkych Tatrách merala v dobách svojej najväčšej slávy celých 107 km! S jej projektovaním sa začalo v roku 1912, hlavná trať mierila z Liptovského Hrádku do Liptovskej Tepličky a pokračovala až k horárni Staníkovo. Na tomto úseku slúžila aj pre osobnú dopravu, zvyšné úseky trate boli určené výhradne na zvážanie dreva. Netreba zdôrazňovať, že osobnú dopravu využívali najmä turisti! Železnica bola napriek ich protestom zrušená 31. decembra 1972 a po mnohých peripetiách sa historický vozový park na čele s parnou lokomotívou KČ-4 z roku 1949 zvanou Kačena stal atraktívnym exponátom skanzenu v Pribyline (str. 58). Podobne ako v Kysuckom skanzene (str. 60) by aj tu mala v budúcnosti vzniknúť približne 1,2 km dlhá trať, po ktorej by parná lokomotíva vozila návštevníkov. Pozdĺž trate by postupne mali vyrásť expozície, dokumentujúce ťažbu a dopravu dreva lesnými železničkami.



 Otváracia doba: skanzenu celoročná, expozícia lesnej železnice sezónna  
Cenová hladina: ★★  
Múzeum liptovskej dediny,  
032 42 Pribylina  
tel.: (0)44 529 31 63  
e-mail: [skanzenpribylina@liptovskemuzeum.sk](mailto:skanzenpribylina@liptovskemuzeum.sk)  
[www.liptovskemuzeum.sk](http://www.liptovskemuzeum.sk)  
[www.plz.sk](http://www.plz.sk)

## Trenčianska elektrická železnica Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice

Jazda kratučkou úzkokolejkou prinesie dospelým zážitok podobný jazde električkou, ale na menšie deti čakajú druhé Vianoce – a obzvlášť na tie, ktoré majú rady vlaky. Začne to už na stanici v Trenčianskej Teplej, kadiaľ okrem úzkorozchodnej trate prechádza aj bežná železnica. Pretože ste na jednej z hlavných slovenských tratí v rušnom údolí Váhu, do vypravenia vláčika do Trenčianskych Teplíc môžete sledovať rýchliky, osobné vlaky, nákladniaky. A naviac za depom na komíne hniezdia bociany (obyvatelov hniezda zastihnete iba od jari do jesene, inak vám nič nebráni pustiť sa do úvah, kam asi odleteli). Na prvej zastávke vpravo majú na záhradke celkom pekný hrad, vzdialene pripomínajúci miestny kostol.

Vráťme sa ale kúsok do histórie. 6 km dlhá trať s rozchodom 760 mm bola postavená v rokoch 1908 až 1909 kvôli spojeniu kúpeľného mestečka Trenčianske Teplice s hlavnými dopravnými tepnami v doline Váhu. Trochu zvláštny kríženec električky a vlaku si zaslúži trochu úcty: bola to prvá verejne prevádzkovaná elektrifikovaná železnica na území Slovenska! Vláčik jazdil do Trenčianskej Teplej ku každému vlaku a zväžal hostí. Bez preháňania, priblížil tým kúpele Európe – stávalo sa, že vykonal svoju cestu aj tridsaťkrát za deň! Raritou sú pôvodné drevené stĺpy trakčného vedenia. Klub priateľov Trenčianskej elektrickej železnice síce dosiaľ neprevádzkuje žiadne historické vozidlo, ale s prihliadnutím na vek používaných vozov je možné považovať za technické exponáty už prakticky všetky súpravy.

 Otváracia doba: celoročná  
Cenová hladina: ★  
tel.: 0905 501 613  
e-mail: [nosal.dusoo@gmail.com](mailto:nosal.dusoo@gmail.com)  
<http://trezka.net/>





▲ Tento vlak dotiahla na Alpinku motorová lokomotíva Danka.



▲ Medzi najväčšie zaujímavosti čermeľskej detskej železnice patrí parná lokomotíva zvaná Katka (pre odborníkov U36.003), vyrobená v roku 1884.

## Detská železnica Košice – Čermeľ

Ak prídete do druhého najväčšieho slovenského mesta bez detí, akiste budete chcieť pozrieť si pekne upravené historické centrum, najvýchodnejšiu gotickú katedrálu v Európe Dóm svätej Alžbety a aspoň očkom nakuknúť do niektorých z povestných vínnych pivníc, kde dozrieva chýrne medovo sfarbené a sladko aromatické tokajské. Ibaže výlety s deťmi majú úplne iné ciele a deti skrátka nevedia, či majú ísť najprv do **zoologickej záhrady** (str. 81), na **bobovú dráhu** (str. 126), do **lanového parku Alpinka** (str. 128), do **Technického múzea** (str. 20) alebo na úzkorozchodnú železnicu v údolí Čermeľského potoka. Tá vznikla v rokoch 1955 až 1956 ako prvá pionierska železnica v niekdajšom Československu. Nebola určená iba pre deti, ale tiež na praktickú výuku budúcich železničiarov. Trať s rozchodom 1 000 mm meria celkom 4,2 km, začína v stanici Čermeľ, kde je depo lokomotív, predajňa s občerstvením a veľké parkovisko, a končí vo výletnom areáli Alpinka. Železnica je v prevádzke od konca apríla do začiatku novembra, začiatkom a koncom sezóny sa usporádávajú väčšie akcie s programom. Prežývky oboch lokomotív, Katka a Danka, napovedajú, že je to miesto veľmi obľúbené. A mimochodom, skúste od košíckych rodičov odpozorovať skvelý fígel, ako upraviť sedadlá vo vagóne tak, aby vaše deti sedeli v smere alebo proti smeru jazdy. To sa naozaj nedá napísať, to skrátka musíte vidieť na vlastné oči!

! Ako sa **tam dostanete**: Bez mapy ťažko, takže iba orientačná rada: Čermeľ, Alpinku aj Bankov nájdete na severozápade Košíc, jazdia sem autobusy č. 14 a 41.

✉ Otváracia doba: sezónna  
Cenová hladina: ★ ★ ★  
tel.: 905 496 426  
e-mail: [kezeleznica@gmail.com](mailto:kezeleznica@gmail.com)  
[www.detskazeleznica.sk](http://www.detskazeleznica.sk)

## Nitrianska poľná železnica v Nitre

Ďalšiu malú železničku, ktorá je súčasťou skanzenu, nájdete v areáli **Slovenského poľnohospodárskeho múzea v Nitre** (str. 21). Tri parné lokomotívy tu jazdia po 1 600 m dlhom okruhu a 1 000 m dlhej spojnici medzi Múzeom a výstavným areálom Agrokomplex.

Železnica bola postavená v roku 1985, ale skladá sa z oveľa starších častí, ktoré pochádzajú zo zrušenej úzkokolejky z okolia obce Želiezovce. Podobných tratí bolo na južnom Slovensku omnoho viac a nevyužívali sa iba na osobnú dopravu, ale tiež na zväzanie cukrovej repy do cukrovarov, na prepravu obilia, zvierat, dreva a stavebného materiálu. Poľné železničky, ktoré bývali pre mnoho miest jediným spojením s okolitým svetom, postupne zanikali počas druhej polovice 20. storočia.

✉ Otváracia doba: sezónna  
Cenová hladina: ★  
Slovenské poľnohospodárske múzeum, Dlhá 92, 950 50 Nitra  
tel.: 0911 404 001  
e-mail: [Muzeum@agrokomplex.sk](mailto:Muzeum@agrokomplex.sk)  
<http://spmnitra.sk/nitrianska-polna-zeleznica/>

## Alpinka a Bankov

Alpinka a Bankov sú obľúbené rekreačné oblasti na severozápadnom konci Košíc. Poľahky sa sem dostanete aj pešo aj na bicykli, na obe miesta jazdia autobus MHD a na Alpinku vás navyše dovezie detská železnica. Na Alpinke čaká na všetkých výletníkov detské ihrisko s hojdačkami a preliezačkami, 1,5 km dlhý náučný chodník pre „zvedavé myšky“ s desiatimi informačnými tabuľkami a s kopou úloh a hier, **lanové centrum** (str. 74) a reštaurácia, v areáli Bankov je ihrisko minigolfu, detské ihrisko, preliezačky, hojdačky a hotel. Na oboch miestach nájdete altánky, verejné ohniská na opekanie slaninky a iných dobrôt, rozľahlé trávnaté plochy, množstvo lavčiek na sniečku aj v tieni stromov... skrátka kopu miest pre odpočinok aj zábavu. Vďaka značeným turistickým trasám a cyklotrasám si výlet detskou železnicou môžete najmä s menšími deťmi rozplánovať hoci aj na celý deň.

✉ [www.kosice.sk](http://www.kosice.sk)



▲ Zatiaľ čo počas pracovných dní ťahá vlaky diesellová lokomotíva, o vikendoch vypúšťa obláčiky do doliny stará dobrá para.



▲ Parnú mašinku U34.901 vyrobila roku 1909 firma Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára (strojárne Maďarských štátnych železníc) v Budapešti. Až do roku 1975, kedy ju odkúpilo Kysucké múzeum v Čadci, pracovala na Čiernohronskej lesnej železnici. Osobný vozeň, vyrobený roku 1912 v českej Kopřivnici, pôvodne slúžil na Sliezskych zemských dráhach a neskoršie na lesnej úzkokojľake Vigľaš.



▲ Parná mašinka 2612/1948 bola vyrobená v roku 1948 firmou ČKD Praha. Než sa v roku 1976 dostala do Kysuckého múzea, ťahala drevo na lesných železničkách Vigľaš a Kriváň. Na tri roky (1985 až 1988) si ešte odskočila do Poľnohospodárskeho múzea v Nitre.

## Historická lesná úvratová železnica Vychylovka

Kuriozita, na ktorú sa jazdia dívať milovníci železníc z celého sveta, technická zaujímavosť aj národná kultúrna pamiatka – to všetko platí pre ani nie 5 km dlhý úsek starej lesnej úzkokojľaky, ktorý na vzdialenosti zhruba 1 500 m vzdušnou čiarou prekonáva pomocou piatich úvratí výškový rozdiel 217,69 m. Stará lesná trať sa preplétá dolinou s malebnými drevenicami. Nech už sedíte vo vláčiku alebo ho pozorujete z okolitých strání, je to zážitok, ktorý vás pohladká po duši. Skrátka, toto už naozaj nikde inde neuvidíte a nezažijete.

Kysucko-oravská železnica vznikla v roku 1926 prepojením do tej doby samostatných lesných úzkokojľajok o rozchode 760 mm – kysuckej, vybudovanej v rokoch 1915 – 1918, ktorá viedla z obce Oščadnica do doliny Chmúra, kde je dnes **skanzen Múzeum kysuckej dediny** (str. 60), a oravskej z Lokca do Erdútky, dnešnej Oravskej Lesnej (o nej bude viac v nasledujúcom hesle). Spojovacia trať z Erdútky do Chmúry musela v relatívne krátkom úseku medzi Chmúrou a sedlom Beskyd prekonať značné prevýšenie 271,69 m. Pretože neprístupný terén nedovoľoval použitie klasických oblúkov, boli použité úvrate – protilahlé výhybne, medzi ktorými vláčik striedavo cik-cak cúval a opäť sa rozbiehal dopredu.

Koncom dvadsiatych rokov 20. storočia kysucko-oravská lesná železnica dosiahla celkovú dĺžku 110 km. V roku 1969 však bola zrušená ako nerentabilná. Trať postupne rozobrali a zlikvidovali aj väčšinu vozníkov a časť lokomotív. Zachovala sa iba časť medzi Chmúrou a Tanečnikom s cenným úvratovým systémom. Túto časť bývalej železnice v roku 1974 prevzalo do správy Kysucké múzeum v Čadci a zvyšky trate začlenilo do práve vznikajúceho skanzenu. Súčasne s výstavbou národopisnej expozície bol zrekonštruovaný aj 2,7 km dlhý zrušený úsek železnice medzi stanicami Chmúra a Kubátkovia. Dnes sa môžete zviezť po celkovo 3,6 km dlhom úseku od stanice Kubátkovia cez stanicu Skanzen do stanice Chmúra a nad prvú úvrat. Nástupné miesto je na priestranstve pred vstupom do skanzenu. Železnička premáva od začiatku mája do konca októbra.

⚠ **Upozornenie:** 15. mája 2009 bola podobne ako kedysi trať kysuckej železnice prepojená s oravskou. Dnes už teda môžete precestovať 7,64 km dlhý úsek s unikátnym systémom úvratí do sedla Beskyd v nadmorskej výške 939,5 m, kde po prvej úvratí na kysuckú trať nadväzuje Oravská lesná železnica. Kysucký úsek prevádzkuje Kysucké múzeum v Čadci.

✉ Cenová hladina: ★★  
023 05 Nová Bystrica – Vychylovka  
tel.: 41 4397219  
e-mail: [szeleznicka@kysuckemuzeum.sk](mailto:szeleznicka@kysuckemuzeum.sk)  
[www.kysuckemuzeum.sk](http://www.kysuckemuzeum.sk)



▲ Stanica Tanečník



▲ Na Tanečníku si môžete prezrieť expozíciu, venovanú histórii Oravskej lesnej železnice.

V sedle Beskyd má vláčik Oravskej lesnej železnice prestávku a vy sa môžete prejsť k malej, voľne prístupnej vyhliadkovej veži. ▼

## Oravská lesná železnica Tanečník – sedlo Beskyd

Oravská lesná úzkokolejka, postavená počas prvej svetovej vojny, síce umožnila Oravskému komposesorátu vyvážať drevo z lesných správ s centrami v Mútnom a Zákamenom, ale pretože nemala priame napojenie na štátnu železnicu, drevo do vnútrozemia ďalej prevážali furmani, alebo sa splavovalo po Bielej Orave, a taká doprava bola veľmi nákladná. Problém sa podarilo vyriešiť v roku 1926 prepojením s Kysuckou lesnou železnicou (o nej viac v samostatnom hesle). Po ukončení prevádzky v roku 1971 sa podarilo zachrániť iba úsek Tanečník – Chmúra.

Oravské múzeum, ktoré železnicu spravuje, vypracovalo v roku 2004 úspešný projekt na záchranu trate a počas nasledujúcich rokov obnovilo trať v úseku Tanečník – sedlo Beskyd. Železnica bola slávnostne otvorená v máji 2008 a premáva denne od mája do októbra. Väčšina aktivít sa točí okolo stanice Tanečník. Tu sa začínajú vyhliadkové jazdy, ale môžete si pozrieť aj malú expozíciu a je tu tiež predajňa suvenírov a detské ihrisko. Vedie tadiaľto aj trasa náučného chodníka.



Otváracia doba: sezónna  
Cenová hladina: ★★ (motorový vlak, drezína), ★★★ (parný vlak)  
029 57 Oravská Lesná – Tanečník  
tel.: (0)43 552 48 91,  
(0)905 500 646  
e-mail: [olz@oravskemuzeum.sk](mailto:olz@oravskemuzeum.sk)  
[www.oravskemuzeum.sk](http://www.oravskemuzeum.sk)



▲ Vyhliadka zo sedla Beskyd

## Múzeum dopravy v Bratislave

V roku 1998 Slovensko oslávilo 150. výročie prízjazu prvého parného vlaku na slovenské územie. O rok neskôr bolo v priestoroch prvej bratislavskej stanice parostrojnej železnice otvorené Múzeum dopravy. V krytých budovách aj pod šírým nebom tu uvidíte všetko, čím sa kedysi cestovalo – dopravné prostriedky s motormi aj bez nich, kočiare, bicykle a motocykle, osobné a nákladné autá, veteránov aj vcelku moderné stroje. Pozornosť si zaslužia tiež elegantné a nikdy nerealizované modely, vyvinuté slovenskými automobilkami po druhej svetovej vojne, vojenské a vládne vozidlá, ale aj kuriozity – napríklad dioráma automobilovej dielne alebo detský kočík značky Pedigree, s ktorým sa dalo jazdiť dokonca aj po schodoch a trošku pripomína vynálezy fiktívneho českého polyhistora Járu Cimrmana. Parné, motorové a elektrické lokomotívy, nákladné vozy a ďalšie železničné exponáty, ktoré pôvodne stáli na kolajisku pred stanicou, sa v roku 2008 presťahovali do nového železničného múzea (str. 49).

⚠️ **Ako sa tam dostanete:** Múzeum leží v areáli železničného depa bratislavskej hlavnej stanice medzi ulicami Štefánikova, Pražská a Šancová. Vchod je prístupný z nadchodu nad Šancovou ulicou alebo z rohu Šancovej a Pražskej.



Otváracia doba: celoročná  
Cenová hladina: ★★  
Šancová 1/a, 811 05 Bratislava  
tel.: (0)2 524 441 63  
e-mail: [muzeuimdopravy@stm-ke.sk](mailto:muzeuimdopravy@stm-ke.sk)  
[www.muzeuimdopravy.com](http://www.muzeuimdopravy.com)



▲ Múzeum dopravy v Bratislave



## Salamandrové dni

Každoročne na začiatku septembra sa v Banskej Štiavnici koná mestská slávnosť s trošku kurióznym názvom. Pôvodne to bývali vážne a slávnostné sprievody študentov banskej akadémie, ktoré sprevádzali všetky významnejšie udalosti. Salamandrový sprievod sa konal vždy po zotmení, vo svetle kahancov a sviečok a napodobujúc mločie pohyby, prechádzal z jednej strany ulice na druhú a vinul sa celým mestom. Keď sa v roku 1919 odštahovala Vysoká škola banícka a lesnícka do maďarskej Šoprone, načas skončili aj „salamandre“. Tradícia sa obnovila až o niekoľko desiatok rokov – najprv ju prevzali budúci maturanti miestnych stredných škôl a postupne sa zmenila na mestskú slávnosť. Jej zlatým klincom je povestný Salamandrový sprievod – a verte, že sprievod 580 postáv v historických kostýmoch, znázorňujúcich remeslá a život obyvateľov Banskej Štiavnice, prechádzajúci cik cak ulicami mesta za osvetlenia dobových lúčov je skutočne nesmierne pôsobivé divadlo! Trojdňový program dopĺňajú hry ľudových remesiel, divadelné predstavenia a iné akcie pre deti a dospelých.



Informačné centrum  
Námestie sv. Trojice 6,  
969 24 Banská Štiavnica  
tel.: (0)45 694 96 53  
e-mail: [ic@banskastiavnica.sk](mailto:ic@banskastiavnica.sk)  
[www.banskastiavnica.sk](http://www.banskastiavnica.sk)



▲ Tatranské elektrické železnice

## Čiernohronská železnica

Lesná železnica v doline Čierneho Hrona sa začala stavať v roku 1908 a o rok neskôr bola zahájená jej pravidelná prevádzka. Hlavná trať viedla z Hronca do Čierneho Balogu, kde sa kolaje vetvili do mnohých smerov a postupne odbočovali do väčšiny dolín v okolí. Celková dĺžka dosiahla 132 km. Železnica sa dokonca vyšplhala až k tajomnému Dobročskému pralesu pod mohutným Klenovským Veprom. V roku 1944 sa Čiernohronská lesná železnica zapísala aj do dejín Slovenského národného povstania, keď po nej dopravovali muníciu a proviant partizánom do hôr. Najdlhšia lesná železnica na Slovensku má ešte jedno prvenstvo: slúžila najdlhšie zo všetkých, doprava na nej skončila až v roku 1982. K jej následnej záchrane prispelo aj množstvo dobrovoľne odpracovaných hodín členov hnutí Brontosaurus a Strom života. O desať rokov neskôršie sa podarilo obnoviť pre turistov 16 km dlhý úsek z Chvatimechu cez Hronec a Čierny Balog do doliny Vydrovo. Železnica je v prevádzke denne od začiatku mája do konca septembra, vlaky ťahajú motorové lokomotívy, niekedy aj historická parná lokomotíva Smoschewer RIIC z roku 1918. Pravidelne sa tu usporadúvajú zaujímavé akcie a mnoho návštevníkov priťahuje tiež **lesnícky skanzen Vydovo** (str. 104) a v Čiernom Balogu si môžete prezrieť aj stanicu s vystavenými vozňami a malú expozíciu.

**Upozornenie:** Čiernohronskej železnici sa dá vytknúť len pomerne drahé jazdné. Za lístok tu zaplatíte oveľa viac než na iných podobných železničiach. Naštastie deti do 6 let cestujú zdarma.



Otváracia doba: sezónna  
Cenová hladina: ★★, ★★★, ★★★★★  
dle zvoleného trasy  
Hlavná 56, 976 52 Čierny Balog  
tel.: (0)48 619 15 00,  
905 486 376, 905 486 377  
e-mail: [jazda.vlakom.chz@internet.sk](mailto:jazda.vlakom.chz@internet.sk)  
[www.chz.sk](http://www.chz.sk)

## Tatranské elektrické železnice

Tatranské električky vám neulahčia iba bežné cestovanie po Vysokých Tatrách, ale môžu byť samy osebe pekným programom na výlet s menšími deťmi – najmä, keď vám dovolenkový plán narušili lejaky a psie počasie. Verili by ste, že v decembri 2008 uplynulo už sto rokov od oficiálneho zahájenia prevádzky v prvom úseku z Popradu do Starého Smokovca?

Väčšina úzkokoľajok na území bývalého Rakúska-Uhorska mala takzvaný bosenský rozchod 760 mm. Výnimkou boli iba rôzne úzkorozchodné priemyselné vlečky a tiež Tatranské dráhy s rozchodom 1 000 mm. Vďaka bleskovému rozvoju turistiky na prelome 19. a 20. storočia mali samozrejme aj električky svojich predchodcov – už od roku 1896 dopravovala turistov ozubnicová dráha zo Štrby na Štrbské Pleso. Jazdili tu drožky, omnibusy a veľmi originálne, avšak nevyhovujúce tatranské trolejbusy. Električky sa však osvedčili a sieť ich tratí sa dočkala ďalšieho rozšírenia. Presne o deň neskôršie než električky z Popradu do Starého Smokovca sa rozbehla aj pozemná lanovka na Hrebienok. V decembri 1911 sa začalo jazdiť na trati z Tatranskej Lomnice cez Starý Smokovec do Tatranskej Polianky. Posledný a najnáročnejší úsek na Štrbské Pleso s najvyššie položenou železničnou stanicou bol uvedený do prevádzky v auguste 1912. Ďalšie plány rázne zoškrtnala prvá svetová vojna. V 60. rokoch 20. storočia električkám hrozilo, že ich zmetie vlna nadšenia pre projekt nadzemnej rýchlodráhy Alweg, umlčaná v auguste 1968 spolu s inými aktivitami. Až pred Majstrovstvami sveta v lyžovaní v roku 1970 sa dostavala 4,7 km dlhá ozubnicová železnica z Tatranskej Štrby na Štrbské Pleso. Alweg sa ešte niekoľkokrát nesmelo vynoriť, ale predstava betónových pylónov uprostred tatranskej prírody bola dostatočne desivá. Dnes je dĺžka tratí tatranských električiek zhruba 40 km a prevádzkuje ich Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. Okrem pravidelných jazd sa môžete zviezť aj historickými vozňami a súpravami, o ktoré sa stará Veterán klub železníc Poprad.



Otváracia doba: celoročná  
[www.vysoketatry.sk](http://www.vysoketatry.sk)  
[www.vkz.sk](http://www.vkz.sk)



## Za tajomstvom opustených železničných tunelov

Na Slovensku objavíte niečo, na čo inde takmer nenarazíte – opustené železničné tunely. Niektoré z nich doslúžili počas povojnovej modernizácie tratí, iné boli postavené trochu v predstihu a žiadny vlak nimi nikdy neprešiel. Sú to síce atraktívne miesta, ale takéto výlety sú určené naozaj len pre odvážne a skúsené rodiny a ideálne v doprave niekoho, kto to tam pozná. Miestami sa nezaobídete bez prilby a základných jaskyniarских skúseností. Ak ich nemáte, nepoznáte nikoho, kto by vás tam vzal, a nenecháte sa odradiť, aspoň si zapamätajte, že minimálnou podmienkou takej výpravy je zodpovedajúca obuv, podrobná mapa a dobré svetlo, ktoré vám v polovici cesty nezhasne.

- **Slavošovský tunel** – zrejme najpovestnejší opustený tunel na Slovensku mal byť súčasťou železničnej trate, ktorú stavali v rokoch 1941 až 1947 medzi Tisovcom, Revúcou a Slavošovcami. Tunelom s celkovou dĺžkou 2400 m, ktorý pochádza vrch Homolka medzi obcami Slavošovce a Magnezitovce, nikdy žiadny vlak neprešiel. Uvažuje sa o jeho využití v rámci cyklotrasy alebo trasy pre pešiu turistiku na náučnom chodníku o histórii železničnej trate, ale za niekoľko rokov plány nedospeli k žiadnej realizácii. Zo strany od Magnezitoviec je portál zanesený bahnom (a prístupný len pre mimoriadnych fanatikov), ústie tunela od Slavošoviec sa zasa dosť ťažko hľadá. Portál je takmer zavalený a prvý úsek pod prepadom klenby je vysoký iba niečo málo cez pol metra. Ak vás neodradí tvrdá jaskyniarčina hneď pri vstupe, čaká na vás 2,5 km pochodu prekvapivo čistým a takmer suchým tunelom, ale tam aj spať vám to potrvá skoro dve hodiny.

⚠ **Ako sa tam dostanete:** Ak vám to predsa len nedá, vyjdajte sa zo Slavošoviec od kostola po žltej značke v smere na Ostrý vrch. Asi po 300 m vedie cez cestu most nedostavanej železnice. Vylezte k mostu a dajte sa vľavo po hlinenom násype trate, po ktorom vedie cesta. Približne po kilometri vľavo pod cestou je ochranná ohrada proti pádu a cesta, ktorou zleziete až k portálu tunelu. Dôležité je sledovať ľavú stranu cesty, inak tunel miniete, pretože je veľmi zarastený!



▲ Tatranské elektrické železnice ▼



▲ Tatranské elektrické železnice

▼ Tatranské elektrické železnice



- **Koprášský tunel** – ak túžite vlastniť železničný tunel, je vám k dispozícii 241 m dlhý tunel z roku 1941, ktorý mal byť súčasťou rovnakej trate ako Slavošovský tunel. Využíval sa ako sklad zeleniny a dnes ho obec Magnezitovce ponúka na odkúpenie a či prenájom.
- **Tunel pod Dielikom** – súčasťou rovnakej trate bol aj 2002 m dlhý tunel pod sedlom Dielik. Dnes je významným zimoviskom netopierov a návštevy sú umožnené iba priležitostne v doprave ochrancov z Národného parku Muránska planina. Opačný koniec v smere od stanice Tisovec je skrytý v hlbokoj jame zaplavenej vodou. Neprejdete tu ani v zime, keď hladina zamrzne, pretože krátko po dokončení tunelu sa kúsok za portálom zavalil strop.
- **Starý Kralovský tunel** – 401 m dlhý tunel prerazený v masíve Sokola v Malej Fatre bol opustený v roku 1950, keď jednokolajnú železničnú trať v doline Váhu medzi Žilinou a Popradom nahradila dvojkolajová. Nakoľko Krpeliensky portál bol zasypán pri stavbe štátnej cesty a jediný vchod nedokáže vnútorný priestor riadne odvetrať, je vnútri prakticky stále hmla a nevlúdne vlhko – pre dobrodruhov miesto ako stvorené.
- **Píliansky tunel** – 121 m dlhý tunel z rokov 1870 až 1872 nájdete na trati zo Zvolena do Košíc medzi obcami Lovinobaňa a Kriváň. Kolajnice boli odstránené a tunelom teraz prechádza poľná cesta.
- **Margecanský tunel** – železničná trať Červená Skala – Margecany kvôli početným tunelom a viaduktom sa považuje za jednu z najkrajších na Slovensku. Na tejto trati leží jedinečná železničná stavba a zároveň večná výzva pre všetkých železničných modelárov – Telgártska slučka. Meria celkom 2 300 m a špirálou vo vnútri skalného masívu prekonáva výškový rozdiel 31 m. Nechajme bokom Besnícky tunel, ktorý je najvyššie položený železničný tunel Slovenska, aj 3 410 m dlhý Bujanovský tunel, kedysi najdlhší dvojkolajový tunel v Československu, ktorý začína hneď za železničnou stanicou v Margecanoch. V jeho tesnej blízkosti leží 431 m dlhý tunel z roku 1872, opustený po roku 1955. Dobrodružná povaha si tu však na svoje nepríde, pretože kolaje nahradil asfalt a tunel slúži ako síce unikátna, ale inak celkom obyčajná príjazdová komunikácia k chatovým osadám na brehu priehrady Ružín.
- **...a jedna dobrá rada na záver: NIKDY** nechodte do tunelov, ktorými občas nejaký vlak prejde! Nesmie sa to, je to nebezpečné a bezpečnostné výklenky, hoci sú v rozostupoch 25 m, ležia prekliato ďaleko od seba vo chvíli, keď vám už užívať chrbát reflektory rútiace sa lokomotívy.