

# Cyklistický výjazd

## VII. ročník „Po stopách dobrého vojáka Švejka“

**Cykloturistickú akciu organizoval:** Bieszczadzkie Towarzystwo  
Cyklistów Poľsko

**Na Slovensku sa akcie zúčastnil:** Cykloturistický klub LEŠŤAN

**Účasť členov klubu:** MVDr. Michal Ondovčík

**Termín výjazdu:** 30.4.-2.5.2012

**Trasa presunu:**

**30.4.2012** – Košice, Budimír, Prešov, Kapušany, Giraltovec, Stropkov, Medzilaborce, Danova-rekreačné stredisko (nocľah),

**1.5.2012** – Danová, Lupkovský tunel, Palota, Medzilaborce, Krásny Brod, Humenné (nocľah),

**2.5.2012** – Humenné, Trhovište, Trebišov, Veľaty, hraničný prechod pre Slovenským Novým Mestom.

**Dĺžka presunu:**

30.4.2012 - **133 km**,

1.5.2012 – **80 km**,

2.5.2012 – **96 km**.

**Materiál, ktorý bol použitý k spracovaniu prezentácie:**

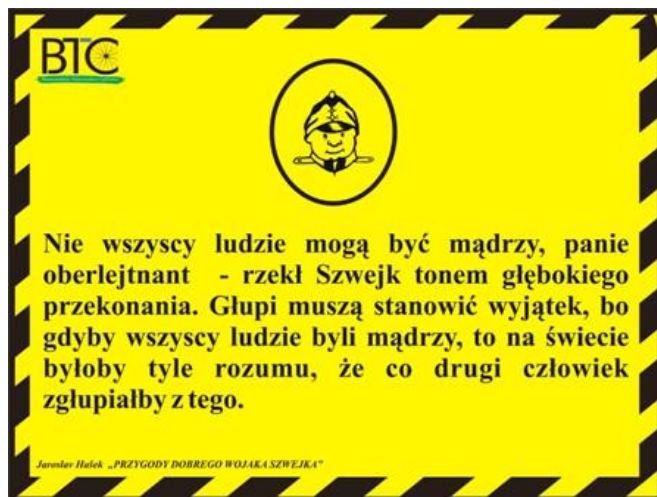
- **text** – internet,

- **fotografie** – MVDr. Michal Ondovčík. Kristof Plamowski

### Program akcie na Slovensku

**01.05** Poranny wymarsz połączone z pokonywaniem granicy tunelem - **czyli "przekopujemy" się na Słowację pod ziemią ;-)**. Na trasie mijamy Medzilaborce z Muzeum Andy Warhola i dalej już z górki, aż do Humennego z pomnikiem Szwejka na dworcu kolejowym, zamkiem i skansenem.

**02.05** Wyruszamy na Węgry. Do Sarospatak, by wymoczyć się w basenach z wodami termalnymi. Mijamy urokliwe Satorajuhely, w którym toczy się akcja filmu "CK Dezerterzy", z tablicą poświęconą Szwejkowi wmurowaną na dworcu kolejowym.



## Niečo o Lupkowskom tuneli



Tunelom k susedom. Aj tak sa dá nazvať možnosť spojenia Slovenska s Poľskom cez historický dobrý známy železničný priechod Medzilaborce (SK) – Lupków (PL).

Stavba "Prvej Uhorsko-haličskej dráhy" (Erste Ungarisch-Galizischen Eisenbahn) spájajúca strategické oblasti Uhorska a Haliča, dnešné mestá Budapešť s Ľvovom, zažila najväčšiu slávu na začiatku 20. storočia od spustenia do prevádzky v roku 1874, kedy tadiaľ viedla dvojkoľajná trať i prechádzali okrem medzinárodných rýchlikov aj vojenské transporty, **predovšetkým s presláveným literárnym hrdinom vojakom Švejkom.**

Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. spolu s najväčším Poľským dopravcom osobnej dopravy PKP Przewozy Regionalne, spoločnosť ponúka spojenie v piatok, sobotu a nedeľu na tomto priechode počas letnej sezóny od 26.VI do 31.VIII. Spojenie môžu cestujúci využiť 2x denne v jednom aj druhom smere a to ráno aj poobede. Osobný vlak na našej Slovenskej strane, premávajúci v úseku Medzilaborce – Lupków – Medzilaborce, je tvorený vždy motorovým vozňom radu 810 z depa Humenné. Na Poľskej strane je doprava zabezpečená motorovým rušňom SU 42 respektíve novším typom SP 32 s jedným osobným vozňom v trase Zagórz – Lupków - Zagórz. Ako je o Poľsku dobré známe, nedisponuje veľkým počtom motorových vozňov prípadne jednotiek, preto o efektívnosti podobne zložených vlakov je viac než diskutabilné. Traťová rýchlosť na zhruba 17 km dlhom úseku (z toho necelé 2 km na území Poľska), ktorý zdoláva motorový vozň 810 nepresahuje rýchlosť 60 km/h. Pre niekoho sa môže zdať rýchlosť nízka, no pri stúpaní respektíve klesaní 26 ‰ je tak či tak postačujúca výkonu motorového vozňa.

48 kilometrov dlhou traťou z Lupkówa do Zagórza, prevezie vlak cestujúcich za 1 hodinu a 40 minút. Nájdú sa miesta, na ktorých sa ako keby celé storočie nič nezmenilo a preto je táto trať pre mnohých domácich ale aj zahraničných priaznivcov železníc srdcovou záležitosťou.

Obec Lupków od roku 1231 ustála mnohé prepady a plienenie predovšetkým v 17. storočí a počas 1. Svetovej vojny, kedy na prelome rokov 1914 a 1915 na hrebeni Karpat prebiehali ťažké boje medzi Rusmi a Rakúšanmi. V medzivojnovom období obec znovu ožila, pri tuneli vznikla lyžiarska chata a obec sa stala východiskovým bodom pre turistiku. Po 2. svetovej vojne zo 115 domov a skoro 700 obyvateľov v obci zostala len staničná výpravná budova, ktorá stojí a slúži dodnes. Na stanici okrem výpravcu nikoho z pracovníkov stanice nenájdete. Nie je tomu tak dávno keď pred vstupom do Shengenského priestoru tu pracovalo na jednej zmene 30-40 ľudí. Opustené zostali aj budovy pre pracovníkov nákladnej prepravy PKP Cargo, Sekcja Przewozów i Ekspedycji w Jasle a ZSSK Cargo, Strediska nákladnej prepravy Humenné. Vidieť sa prechádzať v koľajisku stanice kozy z blízkeho salaša, hneď za obvodom stanice, nie je nič zvláštne. Odtiaľto je veľmi dobre vidieť neďaleko vzdialenú úzkokoľajku Bieszczadzskej Kolejki Leśnej, o ktorej sa už mnoho popísalo. O aktívnej prevádzke na jej troch trasách svedčí aj vyvesený cestovný poriadok v okne staničnej budovy v Lupkówe. Pravidelná prevádzka je od 1.mája do 30.septembra v soboty, nedele a sviatky, ale počas mesiacov júl a august je prevádzka každodenná (viac odkaz na Úzkorozchodnú trať Bieszczadzka Kolejka Leśna pod textom). O nej snáď niekedy nabudúce.

Stanica, ani napriek všetkému, nie je vôbec pustá ako by si niekto mohol myslieť. Turisti ale aj miestni obyvatelia z najbližšej osady a zároveň aj zastávky Nowý Lupków, ktorá bola vybudovaná v 50.tých rokoch 20. storočia pre vojenské a pohraničné jednotky, sa schádzajú pred príchodom vlakov. Zaujímavosťou osady je väznica pre recidivistov, kam boli od roku 1969 umiestňovaní nepohodlní občania vtedajšiemu režimu, hlavne v období výnimočného stavu priaznivci Solidarity. Nejednen poľský fanúšik železníc dokumentuje súčasnú prevádzku v tejto stanici, či už fotoaparátom alebo kamerou. Tesne pred príchodom vlaku prichádzajú ďalšie autá a vystupujúci ľudia si pripravujú fotoaparáty, čo svedčí o príchode zmeškaného vlaku zo Zagorza. Niekedy sa stane, že vlak do Medzilaboriec nečaká na zmeškaný vlak z Poľska, ak sa v ňom nehlási žiaden cestujúci na Slovensko. Stojí za zamyslenie, čo ak cestujúci na Slovensko nastúpi v posledných zastávkach pred Lupkóvom?

## Fotogaléria



**Foto Michal Ondovčik**







**Foto Kristof Plamowski**













MVDr. Michal Ondovčik

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke.