



Sto rokov železníc na Slovensku II.

Už v minulom čísle magazínu sme začali mapovať bohatú históriu železničnej dopravy u nás. Nečudo, veď hovoríme o storočnom druhu dopravy – tak osobnej, ako aj nákladnej –, ktorú už generácie súčasníkov vnímajú ako samozrejmosť. Hoci to tak spočiatku nebolo, ako sme si ukázali v prvej časti nášho seriálu. Čas však „jachá“ ďalej, skoro tak ako vlak po koľajniciach. Poďme spolu s ním...

Text: Laco Hámor | Foto: archív ŽSR, autor a redakcia

KOŠICKO-BOHUMÍNSKA AJ LESNÉ
 Košicko-bohumínska železnica od začiatku fungovania roku 1871 až do prvých rokov novej Česko-Slovenskej republiky tvorila základnú kostru železničnej siete na Slovensku. Až o pol storočie došlo k napojeniu úsekov z Leopoldova a v roku 1911 v Žiline. V tom čase stavali najmä miestne aj lesné a poľné železni-

ce. Od roku 1904 až do roku 1966 bola v prevádzke prvá, dlho jediná lesná železnica na elektrický pohon v Uhorsku v Lubochnianskej doline. Prevádzka na týchto železničiach závisela od konjunktúry ťažby dreva. Medzi dvomi desiatkami úzkorozchodných tratí k najdlhším patrili tri: Čiernohronska železnica (ČHŽ, 132 km) Hronec, Lesná úv-

ratová železnica (HLÚŽ, 110 km) vo Vychylovke na Kysuciach a Považská lesná železnica (PLŽ, 107 km), ktorej torzo dnes nájdete v Múzeu lipťovskej dediny v Pribyline. Tūnajší nadšenci už dlhodobo, bez výraznej podpory úradov, „reparujú“ vzácnu technickú pamiatku. Aj Marián Petráško, člen Spoločnosti Považskej lesnej železnice, ktorý hovorí: „Snažíme sa o to, aby trať viedla zatiaľ aspoň skanzenom, aby návštevník nastúpil do vlaku na rínku a vyviezol sa až ku statickej expozícii železničky na koniec múzea pod holým nebom. Ak postavia termálne kúpalisko v susednej obci Liptovská Kokava, mohla by sa predĺžiť železnica cez most ponad Belú. Ale to už by nešlo o muzeálnu prevádzku, ale o komerčnú a pre potešenie turistov.“ Aleš Bílek, železničiar telom i dušou, zas stál pri obnove železničky Hronec. „Okrem mimoriadnych jász ČHŽ premáva vláčik denne v letnej turistickej sezóne od 1. mája do 15. septembra. V prevádzke sú úseky trate z Chvatimechu do Čierneho Balogu a do Vydroskej doliny.“

SLOVENSKÝ ŠTÁT – PLUSY

AJ ZLYHANIA

Po Viedenskej arbitráži 2. novembra 1938 ustanovili nové československo-maďarské hranice a týždeň nato okrem iných tratí prešli do maďarskej správy traťové úseky Prša – Lučenec, Lučenec – Kalonda, Lučenec – Halič, Rimavská Sobota – Ožďany a Rimavská Sobota – Jánošovce. Ministrom dopravy a verejných prác sa v marci 1939 stal Július Stano a jeho rezort narušenú sieť tratí, ktoré dovtedy nadväzovali, musel vyriešiť. Vojnové operácie na východe zvýšili podiel nemeckých vojakov i detí. Prechádzali tadiaľto mimoriadne vlaky s vojakmi, smerujúcimi z balkánskeho frontu do Nemecka alebo naspäť na front. Tri štvrtiny produkcie smerovali po železnici do Nemecka. Ale vznik samostatného štátu pamätníci vnímajú aj ako čas, keď sa už prestalo s výhovorkami na čechoslovakizmus a na pražský centralizmus. Išlo o významný krok k ochrane tradičných hodnôt a slovenských národných záujmov, hoci, pravda, v nie celkom šťastných geopolitických súvislostiach... Hoci v rezorte dopravy prišlo Slovensko o tretinu tratí, od roku 1940 postupne zdvojkolajnilo traťové úseky Bratislava – Leopoldov a Žilina – Štrba

a Poprad. Do konca 2. svetovej vojny druhé kolaje pribudli na takmer 60 km tratí. Pokračovala výstavba tunelov pri Strečne, Štiavnici a Tisovci, ako aj v Kralovanoch. Prevádzková rýchlosť sa na slovenských železničných tratiach zvýšila na 100 km/hod. Až do konca augusta 1944 prevádzka železníc nebola nijako výnimočne ohrozená. Až partizánske bojové operácie ovplyvnili dopravu. V Martine 28. augusta zastavili medzinárodný rýchlik s vracajúcou sa nemeckou vojenskou misiou a jej 28 členov na rozkaz sovietskeho veliteľa partizánskej skupiny Veličku postrieľali. Bol to signál na vypuknutie ozbrojeného povstania. Železnica



Pancierový vlak. Súčasť bojov – dnes pod Zvolenským zámkom

bola opäť stredobodom pozornosti, dopravu začalo riadiť Vojenské dopravné veliteľstvo. Železničari poskytl na povstaleckom území priamu pomoc i tým, že vo zvolenských dielňach postavili improvizovaný obrnený vlak Štefánik. Do hybridnej vojny sa až do potlačenia SNP v októbri 1944 zapojili až tri vlaky, ktoré boli vyzbrojené ľahkými i ťažkými zbraňami. Musíme však spomenúť aj fakt, že slovenskí železničari sa v tom čase „podpisali“ aj pod „bezchybný grafikon“ s transportmi Židov. Prvý s vyše tisícou židovských dievčat 25. marca 1942 vypravili zo železničnej stanice Poprad do vyhladzovacích táborov na území Poľska. Vlakové súpravy s nákladnými vozňami plnými ľudí organizovali gardisti do konca vojny a na základe segregáčnych zákonov vyviezli asi 70 tisíc občanov.

ELEKTRIFIKÁCIA HLAVNÝCH TRATÍ

Do augusta 1944 bola premávka na železničiach bez väčších problémov. Až keď povstalci žiadali Spojencov, aby bombardovali nielen Bratislavu, ale aj iné mestá, došlo i na železni-



Typická architektúra. Stanicu vo Svätom Jure už dnes takto nevidíte



Popri Strečne. Prechádza prvý vlak po skončení vojny

ciach k výraznejším deštrukciám, ničeniu tratí aj vlakov. Ustupujúci fašisti odviekli, čo sa dalo. Z pôvodných 665 rušňov nechali po oslobodení na Slovensku len 22, ktoré boli schopné prevádzky. V celej ČSR po vojne vyčíslili škody asi na 32 mld. Kčs. Krátko po prechode frontov sa začala obnova tratí aj vozového parku, lokomotív i objektov, ako o tom informujú napríklad aj dobové filmové týždenníky. Tie verejnosť vyzývajú, aby sa vynaložili „všetky sily v prospech obnovenia dopravy“. Povojnú rekonštrukciu sprevádzali rôzne problémy. Jedným z najväčších bol nedostatok vozňov a prepravných kapacít. Vtedy ľudia v domác-

nostiach kúrili hlavne uhlím, preto nedostatok vagónov nahradili efektívnym využitím jestvujúcich. Tisíce ľudí sa pustili lopatami do prekládky uhlia. Aby vagóny stáli čo najkratšie. Doba povojnového nadsenia neobišla ani dopravu. Na železnici, na opravách zvrškov, na kolajniciach s bukovými, dubovými či borovými podvalmi, na výstavbe nových mostov, na obnovení prevádzky tunelov... Vo Varíne sa 12. júna 1949 výkopom jamy určenej na základ prvého stožiaru trolejového vedenia začali práce na elektrifikácii hlavných tratí na Slovensku a prvú jazdu zo Žiliny do Vrútok uskutočnili v septembri 1953. ■