

Poklady v Archíve ŽSR



Vystavované materiály pochádzajú zo zbierky Pamätník ŽSR a zbierky Pamätných kníh železničných staníc a zbierky Predpisov.

Materiály v Pamätníku ŽSR sú materiály nespisového charakteru, väčšinou sa ide o fotografie a pamätne spisy vydané pri príležitosti stavby trate alebo jej výročia. Rovnako tak aj plagáty a časopisy.

V Pamätníku sú obsiahnuté aj materiály, kde pôvodcom nie je ŽSR alebo jej právni predchodcovia, ako napríklad vestníky dopravy.

V archíve ŽSR sa nachádzajú fondy od roku 1945. Staršie materiály (ide väčšinou o jednotliviny) sa nachádzajú práve v spomínanom Pamätníku ŽSR.

Zbierka pamätných kníh železničných staníc obsahuje originály pamätných kníh, opisy pamätných kníh a dokumentáciu k pamätným knihám. Spisový materiál k Pamätným knihám tvoria: evidencia pamätných kníh, rôzne rozkazy a smernice k tvorbe a vedeniu pamätných kníh.

Pamätne knihy nie sú zaradené do žiadneho fondu, pretože si myslíme že rozdeľovať jeden spis o stanici je nezmysel. Pamätne knihy sa píše od roku 1918 až do súčasnosti a neplánuje sa s touto činnosťou prestať. Vzhľadom k rôznym organizačným zmenám na železnici sú pamätne knihy zaradené ako zbierka a nie fond.

Ďalšou zbierkou, z ktorej sa čerpal je zbierka Predpisov na železnici. Predpisy sú zaradené aj do fondov podľa pôvodcu, ale keďže rôzne predpisy týkajúce sa železnice vydávali aj ministerstvá a tiež sa tu nachádzajú predpisy z protektorátu alebo ďalších organizácií, bola vytvorená zbierka Predpisov.

Časť o správe registratúry bude obsahovať predpisy aj z jednotlivých fondov ale aj zo zbierky predpisov, vzhľadom k tomu, že niektoré predpisy o správe registratúry boli vydané ministerstvom ale platili aj na železnici.

Časopis železničiarov

Železnica vydáva svoj podnikový časopis, v minulosti aj v spolupráci s odborovými organizáciami železničiarov. Časopis začal vychádzať v roku 1950. Avšak najstarší časopis zameraný na železnice v našom archíve je z roku 1928 s názvom „*Časopis pro železniční právo a politiku*“, ktorý vydával Spolok Československých železničných právnikov. Časopis sa vydával zvlášť na každej dráhe, za jednotlivé oblasti. Na Slovensku to boli napr. : *Bratislavský železničiar : závodný časopis železničiarov bratislavského oddelenia dráhy.*, *Bratislavská dráha : časopis správy bratislavskej dráhy*, neskôr *Západoslovenský železničiar : týždenník železničiarov prevádzkového oddielu Bratislava*. Dnes časopis vychádza pod názvom *Ž Semafor* od roku 1991.

Vystavené :

Bratislavská dráha, 1961

Západoslovenský železničiar, 1964

Železničiar, 1973 a 1978

Výstavba železníc

Stavba jednokolažnej hlavnej železnice
Z Handlovej do Hornej Štubne

Zákonom z dňa 30. marca 1920 č. 235 Sb. Z. a n. bola vláda Československej republiky poverená postavením železnice z Handlovej do Hornej Štubne. Avšak všetky náklady hradili Československé štátne železnice.

Prípravné práce trvali dlhší čas, stavebné povolenie bolo udelené až 29. februára 1928.

Stavba trate bola rozdelená do 3 úsekov. V októbri 1928 bola zahájená stavba v dvoch úsekoch a to :

1.úsek : dĺžka 7,737 km s 3 tunelmi a 2 viaduktmi

2.úsek : dĺžka 5,669 km s 1 tunelom a 1 viaduktom

Tretí úsek bol rozdelený na dve časti, kde na úseku 3a bola stavba zahájená v júli 1928 a na úseku 3b v apríli 1929 :

úsek 3 a : dĺžka 3,690 km s 1 mostom,

úsek 3 b : dĺžka 2,771 km s 1 tunelom.

Najvýznamnejšou stavbou trate je tunel pod Bralom, ktorý bol 7. marca 1930 pri príležitosti 80-tych narodenín prezidenta premenovaný na tunel T. G. Masaryka. 13.júla 1930 sa konalo slávnostné prerazenie tunelu.

Stavba trate trvala aj s prípravnými prácami 4 roky a 1 mesiac.

Slávnostné zahájenie dopravy bolo 20. decembra 1931.

Výstavba železníc

Hlavná železnica
Strážske – Prešov

Stavba železnice sa začala slávnostným výkopom pána prezidenta Dr. Jozefa Tisu v Kapušanoch 29. júna 1939. Železničná trať bola rozdelená do 6 stavebných úsekov. Na takmer všetkých úsekoch sa začalo pracovať v júli 1939.

Táto trať je dlhá 49,773 km dlhá, prekonáva výškový rozdiel 161,88 m. Na trati sa nachádza 6 mostov, 4 viadukty a 2 tunely.

Pri výstavbe trate bolo odpracovaných 1197 pracovných dní. Pracovný čas bol ustálený na 40, resp. 48 hodín týždenne. . Maximálny pracovný výkon pri výstavbe železnice sa dosiahol v rokoch 1940 – 1941. K najvyššej koncentrácii pracovných síl, 6020 robotníkov, bolo práve v roku 1941.

Celkový rozpočet na výstavbu železnice Strážske – Prešov bol 460,000.000. – Ks.

Slávnostné zahájenie dopravy na tejto trati bolo za prítomnosti pána prezidenta Dr. Jozefa Tisu dňa 5.9.1943

Najstaršie dokumenty v Archíve ŽSR

Najstaršie dokumenty v našom archíve sú z 19. storočia, z prvopočiatkov železničnej dopravy. Bohužiaľ ide iba o jednotliviny. Medzi najvzácnejšie patria fotografie z výstavby košicko-bohumínskej železnice, či cestovný poriadok na trati Viedeň – Žilina z roku 1884. Veľmi vzácne sú aj dokumenty zo začiatku minulého storočia.

Vystavené:

Košicko-bohumínska dráha, 1872 : Výtopňa Vrútky, Stanica Važec, Trať Kral'ovany – Turany, Žakarovce

Cestovný poriadok Viedeň – Žilina, 1884

Ukážky režijných preukazov, 1920

Železničná sieť Československej republiky, 1920

Grafikon trate.....1932

Predpisy 1924, 1934

Vzorkovnica cestovných lístkov súkromných železníc v Rakúsku, 1890

Medzinárodné spoje, 1931 - 1932

Pamätné knihy a kroniky

Pamätné knihy železničných staníc sú veľmi cenným archívnym dokumentom zachytávajúcimi udalosti na železničnej stanici a jej okolí. Zápisy do pamätnej knihy píše zamestnanci železničných staníc, teda čítaním Pamätných kníh vidíme dejiny optikou obyčajných ľudí. Tú istú historickú udalosť môžeme vidieť z rôznych uhlov pohľadu, a to v kontexte životných skúseností a postoja konkrétnych pisateľov.

Tradícia písania pamätných kníh železničných staníc začína v roku 1923 vydaním Výnosu ministerstva železníc - Pamätní knihy železničných úradů. Sebrání pamětí na dobu převratu.

Pamätnú knihu pôvodne písala každá železničná stanica, v minulosti to bolo až 450 staníc na Slovensku. V súčasnosti na základe Smernice je to 65 samostatných staníc, ktoré zaznamenávajú udalosti nielen za svoju železničnú stanicu, ale aj im pridelené nesamostatné železničné stanice. Našťastie sa takto zachovala kontinuita písania pamätných kníh staníc a budúcim železničiarom a verejnosti zaznamenávame informácie aj z nášho obdobia.

Oproti železničným staniciam, pre aparáty železničných organizácií vyšiel rozkaz o napísaní dejín jednotlivých oddelení a odborov až v roku 1931 a mal zachytávať obdobie po vzniku Československa od roku 1919. Je na škodu, že v tejto činnosti sa už ďalej nepokračovalo a posledným rokom zachytenia udalostí na železničných organizáciách bol rok 1931.

V 50-tych rokoch sa začala písať pamätná kniha Správy bratislavskej dráhy, neskôr Východnej dráhy, ale tá bola ukončená v roku 1971.

Z blízkej minulosti môžeme spomenúť, že v období 70.-80. rokoch 20. storočia niektoré organizačné útvary si viedli kroniky, ale boli to skôr kroniky Brigády socialistickej práce, ktoré zachytávali „spoločenský život“ v tej dobe.

Rekonštrukcia železníc po svetových vojnách

Po 1. svetovej vojne boli železnice poškodené bojmi. Najväčšie škody postihli najmä železničné mosty v okolí Nových Zámkov, Lučenca a Slovenského Nového Mesta. S nedostatkom nielen materiálu ale aj personálu sa bojovalo najmä na južnom Slovensku. V archíve ŽSR sa nachádza fotoalbum z povojnovej rekonštrukcie železníc, ktorú vykonala československé vojenské riaditeľstvo dráh.

Boje 2. svetovej vojny a tiež nemecká ustupujúca armáda zanechali slovenské železnice značne poškodené. S rekonštrukciou železníc sa začalo ihneď po prechode frontu. Väčšinu rekonštrukčných prác vykonala Železničná správa, ktorú riadil generálny riaditeľ železníc.

Správa ochrany železníc veliteľstvo ozbrojenej a požiarnej ochrany železníc

Železnice od svojho vzniku okrem svojho základného poslania prepravy materiálu a osôb dbali na bezpečnosť a ochranu zdravia a života osôb i ochranu majetku.

Organizačné zložky ozbrojenej ochrany boli vytvárané už v období prvej ČSR formou ozbrojenej stráže železníc. V polovici 30. rokov 20. storočia v zmysle zákona č. 86/1937 Sb. , § 139 vznik ozbrojených strážnych oddielov (OSOŽ) ako odpoveď na hrozbu hitlerovského Nemecka, z čoho vzniklo slangové označenie „osožák“, ktoré možno počuť ešte aj dnes.

Po Druhej svetovej vojne to bola už ozbrojená ochrana železníc a jej výkon bol usmerňovaný vnútornými predpismi Ministerstva dopravy. V druhej polovici minulého storočia to bol Rozkaz ministra dopravy č.j. ZÚ D – 81/1957, zo dňa 8.4.1957, ktorým boli vydané Služobné inštrukcie zboru ozbrojenej ochrany železníc.

Zbor ozbrojenej ochrany železníc bol jednotne organizovaný útvar železničnej dopravy s nedeliteľnou veliteľskou právomocou.

Zbor ozbrojenej ochrany železníc bol členený na správne a výkonné orgány.

Správne orgány tvorili ústredné veliteľstvo na ministerstve dopravy a oblastné veliteľstvá zboru na oblastných riaditeľstvách ČSD (od roku 1963 na správach dráh). Na Slovensku bolo Oblastné riaditeľstvo ozbrojenej ochrany v Bratislave so svojou Pobočkou v Košiciach.

Výkonné orgány zboru ozbrojenej ochrany železníc tvorili oddiely a čaty zboru, ktoré sa ďalej podľa potreby členili na družstvá.

Základné poslanie zboru spočívalo v:

- Ochrana železničnej prevádzky pred akýmkoľvek ohrozením;
- ochrana železnicou prepravovaných zásielok pred ničením, rozkrádaním, zavlčením;
- vykonávanie opatrení na mieste železničnej nehody a na mieste spáchaného trestného činu.

Plnenie úloh zbor vykonával formou:

- hliadkovej a strážnej služby;
- ozbrojenými sprievodmi a ozbrojenými asistenciami;
- mimoriadnymi bezpečnostnými opatreniami;
- pátracou a dozornou službou.

Schválením zákona Federálneho zhromaždenia ČSSR č. 104/1974 Zb. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 51/1964 Zb zákon o dráhach dostal zbor vyššiu právnu váhu a oprávnenie plnenia úloh a výkonu služby ozbrojenej ochrany železníc v obvode celoštátnych dráh.

Organizačné členenie:

- Federálne ministerstvo dopravy – **Ústredné veliteľstvo zborov ozbrojenej ochrany v doprave** (Zbor ozbrojenej ochrany železníc a Zbor ozbrojenej ochrany letísk);
- Správy dráhy ČSD - **Oblasťné veliteľstvo zboru ozbrojenej a požiarnej ochrany železníc**, ktoré vystupovalo aj pod označením **Správa ochrany železníc** so sídlom v Bratislave a **Pobočkou Správy ochrany železníc v Košiciach**. Sedem útvarov **Požiarnej ochrany železníc** bolo v apríli 1990 odčlenených od ozbrojenej ochrany a bola vytvorená **Správa požiarnej ochrany železníc**.
- **Zbor ozbrojenej ochrany železníc (ZOOŽ)** na Slovensku bol členený na 14 útvarov ZOOŽ, z ktorých 7 útvarov ZOOŽ bolo riadených Pobočkou Správy ochrany železníc a 3 skupiny **Pátracej služby**.

Základné úlohy ZOOŽ spočívali v plnení:

- opatrení pri narušení bezpečnosti a plynulosti železničnej prevádzky;
- zabezpečovaní verejného poriadku a ak bol narušený, zabezpečiť jeho obnovenie;

- ochrany bezpečnosti osôb a majetku;
- opatrení ochraňujúcich zásielky pred poškodením, zničením alebo zneužitím;
- spolupráca pri zabezpečovaní ochrany straníckych a ústavných činiteľov pri preprave po železnici;
- vo vymedzenom rozsahu zabezpečovanie priama ochrana objektov a zariadení ČSD zvláštnej dôležitosti;
- poskytovanie odbornej pomoci pri zabezpečovaní ochrany objektov ČSD strážených závodnou strážou;
- zisťuje priestupky a v blokovom konaní vyberá za ne pokuty;
- pri zabezpečovaní zvláštnych prepráv spolupracuje s príslušnými orgánmi a vojskom ministerstva vnútra..

Požiarina ochrana

Vznik rok 1953 vytvorenie špecializovanej organizačnej jednotky Oblastné riaditeľstvo ozbrojenej a požiarnej ochrany železníc so sídlom v Bratislave.

Základné poslanie požiarnej ochrany železníc:

- Zabezpečovanie výkonu požiarneho technika dráhy.
- Organizovanie kontrolnej činnosti požiarnej ochrany v obvode dráhy.
- Metodické riadenie a kontrolovanie dobrovoľných požiarnych jednotiek v obvode dráhy.
- Vykonávanie dozoru nad dodržiavaním predpisov a nad stavom zariadení požiarnej ochrany na železnici.
- Spolupráca s orgánmi VB (Verejnej bezpečnosti) a IPO (Inšpekcia požiarnej ochrany pri vyšetrovaní príčin požiarov, živelných pohrôm (vyčísľovanie dôsledkov), havarijných únikov škodlivých chemických látok a ropných produktov).

- Metodické riadenie a kontrola činnosti požiarnych technikov v organizačných jednotkách dráhy.
- Vyjadrovanie sa z hľadiska požiarnej ochrany k projektovej dokumentácii stavieb dráhy.

V roku 1990 odčlenenie sa od Správy ochrany železníc a vytvorenie špecializovanej výkonnej jednotky s názvom Závod protipožiarnej ochrany železníc so sídlom v Bratislave.

Registratúra

Správa registratúry, predtým tiež oblasť známa pod pojmom „spisová služba“ nie je výmysel posledných rokov. Prvopočiatky správy registratúry siahajú až do čias Márie Terézie. Cieľom správy registratúry je zaviesť systém a poriadok do správy dokumentov.

Správa registratúry boli riešená aj na úrovni ministerstva, ktoré vydalo niekoľko predpisov platných pre celý rezort dopravy. Predpisy vydávané na železnici vychádzali z týchto predpisov. Zachovalo sa nám aj niekoľko registratúrnych denníkov, najstarší z roku 1921. V minulosti sa viedlo niekoľko pomocných kníh, tzv. indexy a registre.

http://www.zsr.sk/slovensky/archiv-zsr/uvod.html?page_id=2124