

# Z Archívu ŽSR

Archív ŽSR je podnikovým archívom Železníc Slovenskej republiky a ako každý archív sprístupňuje archívne dokumenty aj širokej verejnosti. Archív ŽSR je odborným pracoviskom, ktoré zodpovedá za zhromažďovanie, ochranu a uchovávanie archívnych dokumentov, za odborné spracovávanie archívnych fondov a ich sprístupňovanie pre bádateľskú činnosť za organizáciu Železnice Slovenskej republiky a jej právnych predchodcov. Archív ŽSR je organizačne začlenený pod odbor krízového riadenia a ochrany GR ŽSR (O 520) a v tomto smere metodicky riadi aj podriadené VOJ ŽSR.

<https://www.zsr.sk/sluzby-verejnosti/ine-sluzby/archiv-zsr/>

## Výstavba trate Červená Skala – Margecany

Výstavba trate začala na jar 1931 a bola daná do prevádzky 26. júla 1936. Celková dĺžka trate je 92,578 km, s 9 tunelmi a 281 mostnými objektmi.

K mostným objektom patrí aj jeden z menších viaduktov na trati, a to viadukt Strateník, pomenovaný podľa podzemného potoka vyvierajúceho v bezprostrednej blízkosti viaduktu. Je to 42,64 m dlhý, 13,5 m vysoký klenbový viadukt.

Zo stavieb na trati medzi najznámejšiu patrí telgártsky tunel, ktorý je dlhý 1239,4 m, čiastočne leží v priamej (83 m) ale inak v oblúkovej trati s polomerom 400 m so stúpaním 12,5‰.

Stavebné náklady dosiahli výšku asi 256 miliónov Kč, pričom nekvalifikovaný robotníci zarábali v priemere 2,30 – 2,50 Kč na hodinu, remeselníci 4,20 – 5 Kč na hodinu, v tuneli 5Kč plus prémie od 2,20 – 4 Kč za hodinu za väčší výkon. Pracovná doba bola najprv 8 hodinová, neskôr 7 hodinová.

## Deň železničiarov

Deň železničiarov, pripadajúci na 27. september, si v minulosti zástupcovia modrej armády pripomínali v iných dňoch. Oficiálne oslavy v rámci bývalého Československa sa niesli v celoštátnom duchu, často krát za účasti zahraničných železničiarov. Udeľovali sa vyznamenania a tituly, ktoré súčasnej generácii znejú archaicky, ba priam úsmevne, uzatvárali sa socialistické záväzky, na pódiumoch vystupovali známi umelci či folklórne súbory. Významný deň bol spájaný aj s výzvami na pomoc železničiarov v repnej alebo zemiakovej kampani. Pracovné kolektívy sa schádzali aj mimo veľkých sál pri gulášpartiách či športových disciplínach. Takéto akcie sa zachovali dodnes.

História Dňa železničiarov sa začala odvíjať v roku 1954, keď sa 18. augusta na Pražskom hrade uskutočnila prvá celoštátna konferencia železničiarov. Podľa nej sa zo začiatku slávil Deň železničiarov v augustovom termíne a to až do roku 1963. Neskôr sa tento termín osláv presunul na 27. septembra. 27. september bol stanovený za Deň železničiarov preto, lebo 27. 9. 1840 bol otvorený prvý úsek konskej železnice Bratislava – Svätý Jur.

## Deštrukcia viaduktu, 1945

Boje 2. svetovej vojny a tiež nemecká ustupujúca armáda zanechali slovenské železnice značne poškodené. Na Slovensku bolo v priebehu 2. sv. vojny zničených 648 mostov o celkovej dĺžke 17,993m. S rekonštrukciou železníc sa začalo ihneď po prechode frontu. Väčšinu rekonštrukčných prác vykonala Železničná správa, ktorú riadil generálny riaditeľ železníc.

Na fotografiách je zničený hanušovský viadukt na trati Prešov – Strážske, ktorý bol jedným z najviac zničených viaduktov.

*„Najviac je však poškodený viadukt Hanušovský, ktorý okrem odľahčovacej klenby o svetlosti 7 m na opere Strážskej má 9 otvorov, jeden o rozpätí 30,50 m a ostatných 8 po 42,40m, takže celková dĺžka viaduktu je 389,90 m. Krásne priehradové konštrukcie so spodným pásom skriveným boli posadené na pilieroch rôzne vysokých podľa svahu údolia, ktoré tento viadukt preklenoval. Najvyšší pilier bol asi 28 m, takže výška nivelety nad údolím je asi 40 m. Váha oceľových konštrukcií bola 13.350 q, t.j. 134 vagónov, čiže dva celé vlaky o normálnych dĺžkach. Opery a piliere buď úplne si vyžiadali 15.000 m<sup>3</sup> výkopu a 17.500 m<sup>3</sup> betónového muriva, obloženého kvádrami. To všetko je temer úplne zničené. Opery sú rozbité a piliere buď úplne alebo z veľkej časti rozváľané. Konštrukcie sú prerazené, zhodené z pilierov a ležia skrútené dolu v údolí. Len konštrukcie v krajných otvoroch zostali hore.“* úryvok z Rekonštrukcia železníc na Slovensku.

## Výstavba trate Púchov – Horní Lideč

Výstavba dráhy dlhej 28,5 km bola zahájená v lete 1935 a trvala necelé dva roky, pričom celkový finančný náklad na jej výstavbu činil asi 1 400 00 Kč.

O výstavbe tejto železnice uvažovala už uhorská vláda v polovici 19. Storočia. Svoje záujmy však vzhľadom na nedostatok štátnych finančných neuskutočnila .....

Po roku 1918 bolo prirodzenou prioritou novej československej vlády v Prahe vzájomné prepojenie jednotlivých železničných systémov medzi Slovenskom a Českými krajinami. Už jestvujúce železničné trate boli pre potreby nového štátu kapacitne nedostatočné.

Samotná výstavba bola zahájená 15. júla 1935. Trať dlhá 28,5 km bola rozdelená do piatich stavebných úsekov. Každý realizovala iná podnikateľská firma či konzorcium. Na jej budovaní sa podieľalo celkovo šesť českých a tri slovenské firmy.

Stavba dráhy sa koncom roku 1936 chýlila k svojmu záveru. Kolaudácie prebiehali priebežne, približne od decembra toho roku. Na jar 1937 bola trať prakticky hotová.

O budovanej železnici sa písalo aj v súdobej tlači, kde bola označovaná najmä ako Dráha ge. M.R. Štefánika či Dráha československej vzájomnosti. Zahájenie verejnej premávky – 2. mája 1937.

## Výstavba trate Zvolen – Krupina

Výstavba trate sa začala 3. januára 1923 a slávnostne bola odovzdaná do prevádzky 15. januára 1925.

Trať vychádza zo Zvolena, stúpa južným smerom údolím potoka Neresnica a pri Pliešovciach prechádza do povodia potoka Krupinica až do Krupiny.

Dĺžka trate 32,832 km, z toho 14,318 km priamej trate a 18,514 km oblúkov. Na trati sú 2 tunely a 120 mostných objektov. Položilo sa celkom 37,963 km koľajníc hmotnosti 3 680 ton a 55 000 dubových neimpregnovaných podvalov. Pri stavbe tejto trate bolo vykopané viac ako 800.000 m<sup>3</sup> horniny. Celkové stavebné náklady dosiahli výšku asi 76 miliónov Kč (na 1 km trate 2,2 milióna Kč).

Počet robotníkov, hlavne pri zemných prácach, bol značný a dosahoval na jednom úseku až 900 mužov. Bolo to v dôsledku nízkej mechanizácie prác; najzvyčajnejšími nástrojmi boli lopaty a čakany, takže práca bola veľmi namáhavá a vyčerpávajúca.

## Cestovné doklady

Okrem klasických cestovných lístkov pre cestujúcich, boli aj zľavnené cestovné lístky na základe preukazu pre jednotlivé skupiny ako napr. študenti alebo učitelia, existovali aj preukážky na zľavnenú jazdu pre štátnych zamestnancov a vojenských gážístov.

Železnica aj svojim zamestnancom poskytovala železničné preukazy, známejšie pod názvom „režinka“, ktoré ich oprávňovali na využívanie vlakov takmer zadarmo. Existovala aj Preukážka na dve alebo tri rodinné cesty pre zamestnancov v činnnej službe, vo výslužbe alebo vdov po zamestnancoch.

V Archíve ŽSR sú uložené aj lístky ešte z čias Rakúsko-Uhorska.

## Z výstavby trate košicko-bohumínskej železnice

Koncesiu na výstavbu a prevádzku trate v roku 1866 získalo konzorcium [belgických](#) podnikateľov, súrodencov Richeových. Stavba mala pôvodne začať od Košíc, no na podnet sliezskych priemyselníkov sa začala budovať od Bohumína. S prácami sa začalo koncom roku [1867](#). Po finančných problémoch stavbu prevzala Anglo-rakúska banka a v roku [1872](#) bola trať dokončená v celej plánovanej dĺžke a to konkrétne:

- 1. 2. 1869 trať Bohumín – Tešín, dĺžka 31 km
- 1. 9. 1870 trať Košice – Kysak - Prešov, dĺžka 33 km
- 8.1. 1871 trať Tešín – Žilina, dĺžka 69 km
- 8.12.1871 trať Žilina – Poprad, dĺžka 138 km
- 12.12. 1871 trať Poprad – Spišská Nová Ves, dĺžka 27 km
- 18.3.1872 trať Spišská nová Ves - Kysak, dĺžka 68 km

Náklady na stavbu boli 58 237 800 zlatých. Trať vedie cez horský terén, preto je na trati až 869 mostov a priepustov a 2200 m tunelov. Na trati pracovalo 935 murárov, 2140 tesárov, 482 kamenárov, 738 minérov, 152 lamačov kameňa a 953 iných remeselníkov. Stavba sa realizovala len pomocou ťažných zvierat, povozov alebo kár a v niektorých obdobiach na stavbe pracovalo súčasne až 17 000 robotníkov.

## Rovnošaty

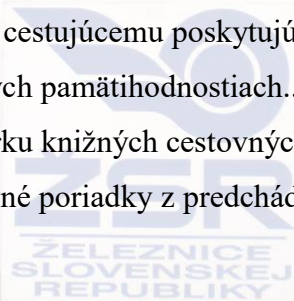
V roku 1856 Ministerstvo obchodu rozhodlo, že všetky železničné spoločnosti musia používať jednotnú rovnošatu. Komisia odporučila ako základnú farbu modrú, ako doplnkovú oranžovožltú a ako nový symbol železnice okrídlené koleso v striebornom prevedení. Na zdôraznenie rozdielu medzi úradníkmi a zriadencami zvolil rôzne odtiene modrej, u úradníkov tmavomodrú, u zriadencov bledomodrú.

## Cestovné poriadky

Cestovný poriadok je dôležitým dokumentom nielen pre cestujúcich, ale aj pre železničiarov, pretože je pomôckou pre organizovanie vlakovej dopravy.

Aj v archíve ŽSR sa zachovali cestovné poriadky, najstarší je z roku 1884, platný od 20. mája pre trate Bratislava – Žilina a Trnava – Galanta. Druhý najstarší je vystavený zimný cestovný poriadok z roku 1909 pre trate: Bratislava – Viedeň, Sereď – Galanta – Budapešť, Žilina – Leopoldov - Nitra a Břeclav – Kúty – Brezová. Ide o jednolistové cestovné poriadky. V Archíve ŽSR sú uložené aj cestovné poriadky pre Medzinárodné spoje ČSR pre obdobie rokov 1930-1933. Sú zaujímavé tým, že cestujúcemu poskytujú komplexnú informáciu nielen o spojoch, ale aj o okolí trate, zaujímavých pamätihodnostiach.....

V archíve máme uloženú aj zbierku knižných cestovných poriadkov roky 1981 – 1993, a od roku 1999 až po súčasnosť. Cestovné poriadky z predchádzajúcich období sa bohužiaľ nezachovali.



## Pamätné knihy železničných staníc

Pamätné knihy železničných staníc sú veľmi cenným archívnym dokumentom zachytávajúcím 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 – „*Pamětní knihy železničních úřadů. Sebrání paměti 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.

## Predpisy

Železnica predstavuje zložitý technicko-organizačný systém, ktorý si vyžaduje pre zabezpečenie výkonu svojej hlavnej činnosti presné a jednoznačné usmerňovanie pre konkrétnu oblasť. Prvé predpisy boli prevzaté a upravené z iných organizácii alebo v novšom období úplne prevzaté zo susedných železníc. Archív ŽSR disponuje zbierkou predpisov, kde najstaršie, ktoré sú u nás uložené sú z obdobia 1. republiky. Pre každú oblasť je vytvorených viacero predpisov, ktoré sú systematicky usporiadané do jednotlivých celkov v zmysle ich obsahovej náplne.

Označenie predpisov sa menilo a niektoré označenia boli zrušené, alebo boli vytvorené nové. Napr. v minulosti boli predpisy označené aj malým písmenom „s“ alebo „č“, podľa toho o aké vydanie išlo, či v slovenčine alebo češtine. V Archíve ŽSR sú predpisy uložené podľa dobového označenia chronologicky.

## Nielen zbrane, ale aj zvieratá chránili železnice .....

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, skrátene OSOŽ z čoho vzniklo aj slangové označenie „osožák“, ktoré ešte počuť aj dnes.

Plnenie úloh zbor vykonával formou:

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

