

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalárska práca

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalárska práca

Železnice na Slovensku v rokoch 1945-1980

Dominika Kondrová

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd

Studijní program Historické vědy

Studijní obor Historie

Bakalárska práca

Železnice na Slovensku v rokoch 1945-1980

Dominika Kondrová

Vedúci práce:

Mgr. Martin Boček, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Týmto by som rada poďakovala Mgr. Martinovi Bočkovi Ph.D. za odborné vedenie mojej bakalárskej práce. Ďalej by som rada poďakovala Železničnému múzeu Slovenskej republiky a RD Zvolen za poskytnuté materiály. V neposlednej rade poďakovanie patrí aj môjmu starému otcovi, ktorí bol inšpiráciou pre túto bakalársku prácu.

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2024

.....

OBSAH

Obsah

1. Úvod.....	1
2. História parnej trakcie na Slovensku	3
2.1 Prvý parný vlak na Slovensku.....	4
3. História železníc na Slovensku	5
3.1 Železnice v 20. storočí	7
3.2 Situácia v rokoch 1945 – 1980.....	9
3.3 Elektrická a motorová trakcia	11
3.4 Priemyselné spoločnosti.....	13
3.4.1 Škoda Plzeň	14
3.4.2 ČKD – Českomoravská-Kolben-Daněk	15
4. Najznámejšie lokomotívy využívané na Slovensku	16
5. Život na železnici.....	20
5.1 Rušňovodič a kurič.....	21
5.2 Uniformy	22
5.3 Vyznamenania a skúšky.....	23
6. Záver	25
7. Resumé.....	27
8. Zoznam použitej literatúry	28
9. Prílohy.....	31

1. Úvod

Cieľom bakalárskej práce je podať ucelený pohľad na slovenské železnice v rokoch 1945 až 1980. Ako hlavnú časť tohto obdobia autorka vníma najmä parnú trakciu, ktorá od 19. storočia až po rok 1980 tvorila dôležitú súčasť železničnej premávky. V práci rozoberá v krátkosti aj históriu parnej trakcie pred prvou svetovou vojnou, ale, aj v medzivojnovom období. Za výskumnú otázku si autorka pokladá analýzu efektívnosti parných lokomotív oproti dieselovým a elektrickým rušňom. V práci sú spomenuté aj trakcie, ktoré vystriedali parné lokomotívy. Predmetom práce je aj analýza života na železnici po roku 1945, autorka vychádza z dokumentov a spomienok dochovaných v jej rodine.

Bakalárska práca je delená do štyroch hlavných kapitol, ktoré rozoberajú jednotlivé časti železničnej dopravy. Prvá polovica práce je venovaná hlavne histórii parnej trakcie na Slovensku. Začína príchodom prvého parného vlaku do Bratislavy a končí poslednou jazdou lokomotívy 556.0 pred definitívnym vyradením z prevádzky. Autorka považuje za dôležité čitateľa oboznámiť aj s historickými udalosťami pred rokom 1945, nakoľko úzko súvisia s vývojom železničnej siete a techniky po druhej svetovej vojne. Od roku 1918 Slovensko tvorilo jednu časť celku, Československa. ČSD fungovali ako jednotná spoločnosť pre obe krajiny, a preto autorka v práci okrajovo spomína aj udalosti, ktoré sa odohrali v susedných Českých zemiach. Jedná sa najmä o zavádzanie lokomotív do prevádzky a budovania železničnej siete na posilnenie dopravy v rámci štátu. V tretej kapitole sú spomenuté najznámejšie parné lokomotívy používané na slovenských tratiach. Súčasťou je aj lokomotíva 486.0 z medzivojnového obdobia, ktorá bola priamou predlohou pre pozdejšie rušne rady 498.0 a 498.1. K jednotlivým radám autorka uvádza základné informácie ako výrobnú spoločnosť, začlenenie do prevádzky alebo základné technické parametre. Posledná kapitola je venovaná životu na železnici. Súčasťou železničnej dopravy bolo mnoho povolání. Autorka sa venuje najmä rušňovodičom a kuričom, ktorí obsluhovali parné lokomotívy. Okrem samotného povolania sú v kapitole spomenuté aj skúšky potrebné pre výkon zamestnania, ale aj ocenenia, ktoré boli udeľované za roky služby. Autorka v kapitole využila mikrohistorický prístup a udalosti sa snaží podať pomocou jednotlivca pracujúceho u železníc.

Informácie autorka čerpá zo zdrojov v slovenskom, českom a anglickom jazyku. Ide prevažne o vydané pramene tvorené najmä z odborných monografií. Niektoré

publikácie poskytlo Železničné múzeum Slovenskej republiky v Bratislave. Jedná sa o knihu od kolektívu autorov *Železnica v kocke*, ktorá vyšla ako odborná publikácia priamo od železničného múzea. Dielo zahŕňa všetky dôležité udalosti a obdobia v rámci železnice a venuje sa taktiež železničnej sieti a jej zamestnancom. Ďalej sa jedná o publikáciu od Jiřího Kubáčka *Dejiny železníc na území Slovenska*, ktorú má autorka dostupnú v dvoch vydaniach, z čoho novšie je doplnené o informácie a najmä dobové fotografie. Súčasťou použitej literatúry sú aj zahraničné monografie od autorov z Veľkej Británie, ako napríklad *The World Encyclopedia Of Locomotives* od Colina Garrata alebo *Great Railways of the World* od Juliana Hollanda. Ďalšou publikáciou zo zahraničia je *The Railways of the World*, ktorú napísal Ernest Protheroe. Všetky tri predošlé publikácie sú dostupné na online archíve, ku ktorému mala autorka pri písaní prístup. Okrem kníh však bola práca spracovaná aj na základe časopisu *Svět velké i malé železnice* od vydavateľstva Corona. Vydavateľstvo sa okrem časopisu sústreďuje aj na vydávanie kníh o jednotlivých typoch lokomotív.

Časť práce venovaná historickému vývoju je spracovaná na základe viacerých monografií. Josef Hons a dielo *Dejiny dopravy na území ČSSR* prináša všeobecné informácie o stave železníc v ČSSR. Kniha vyniká predovšetkým štatistickými správami, ktoré autorka využíva v práci najmä o stave vozového parku po druhej svetovej vojne alebo o počte prepravovaných osôb. Ďalej ide o publikáciu od Ladislava Szojky *Dejiny železničnej siete na území Slovenska*. Autorka knihu zvolila najmä kvôli unikátnemu prístupu k železničnej sieti v podobe kapitol podľa jednotlivých tratí. Od rovnakého autora čerpá práca informácie aj z monografie *Bratislava a železnice*, ktorá sa sústreďuje na príchod prvého parného vlaku do Bratislavy a udalosti do roku 1918. V neposlednej rade sa jedná o knihu od Jiřího Jelena *Světové železnice 1*.

Kapitoly o technike sú založené najmä na odborných publikáciách od Jindřicha a Zdeňka Beka. Jedná sa o viacero diel, a to *Atlas lokomotiv. Lokomotivy let 1945 – 1958*, *Atlas lokomotiv 1. díl* alebo *Encyklopedie železnice – Parní lokomotivy ČSD 3*. Autorka si knihy zvolila najmä kvôli bohatým technickým informáciám o parných lokomotívach v období po roku 1945. Jindřich Bek bol československým železničným odborníkom a dlhé roky spolupracoval s Národným technickým múzeom v Prahe. Okrem časopisov a monografií autorka čerpá aj z internetových zdrojov a osobnému denníku jej starého otca, ktorý pracoval ako rušňovodič.

2. História parnej trakcie na Slovensku

S príchodom 18. storočia a vynálezu parného stroja nastali v doprave mnohé zmeny. Začínajúci priemysel potreboval čoraz viac uhlia a železa. Vyššie nároky boli kladené na dopravu aj na zdokonaľovanie komunikácii a dopravných prostriedkov. Veľa vynálezcov sa snažilo parný stroj využiť pre dopravné účely. Okrem snahy využiť ho na cestných komunikáciách sa však najviac uplatnil v lodnej a najmä železničnej doprave. Na rozdiel od konskej sily dokázali parné stroje utiahnuť väčšie množstvo nákladu a prepravovať viac cestujúcich. Čoskoro sa parné rušne rozšírili z priemyselných oblastí aj ďalej.

Prvý parný vlak dorazil do Bratislavy z Rakúskeho Marcheggu. Bola odbočkou z magistrálnej severnej železnice cisára Ferdinanda. Trať končila v dvore dnešnej bratislavskej hlavnej stanice. Súčasťou trate je aj prvý železničný tunel na území Slovenska. Krajina význam železnice čoskoro pochopila a pre účely priemyslu, ako aj pre potreby armády začala podporovať výstavbu nových tratí, ktoré by prepojili strategické body. Písal sa dátum 20.8.1848.¹ Rozvoj železníc to však nevyvolalo. V nasledujúcich rokoch sa na Slovensku totiž vybudovala iba časť železnice vedúcej z Bratislavy do Pešti a úsek z Košíc do Čani. Trate boli budované a využívané primárne privátnymi podnikmi.² Jediná výnimka bola trať z Bratislavy do Szobu, ktorá bola kvôli finančným problémom monarchie odpredaná rakúskej spoločnosti štátnej železnice. Hlavný prielom pre rozvoj Slovenských železníc tak znamenal až rok 1867 a rakúsko-uhorské vyrovnanie.³ Výstavba železníc v Uhrách sa oproti Rakúsku oneskorila. Hornatá časť dnešného Slovenska bola zámerne prehliadaná a sieť hlavných železníc bolo potrebné doplniť.

Rozvoj z rokov 1867–1874 možno pokladať za polozenie základných bodov železníc na Slovensku. Postupe boli dokončované trate Košicko-bohumínska, Uhorská severná železnica, Uhorská severovýchodná železnica a mnoho ďalších, ktoré spojili jednotlivé body Uhorska. S prelomovým obdobím súvisí aj vznik Uhorských štátnych železníc (MÁV⁴).⁵ Od začiatku 90. rokov 19. storočia spravovali všetky hlavné železnice na území Slovenska. Aj napriek rozmachu výstavby železničných tratí na prelome 70.

¹ HOLLAND, Julian, *Great Railways of the World*, Dubai 2008, s. 66.

² PROTHEROE, Ernest, *The Railways of the World*, London 1914, s. 556.

³ Kolektív autorov, *Železnica v kocke*, Bratislava 2014, s.73.

⁴ Magyar Királyi Államvasutak – Uhorské kráľovské štátne železnice

⁵ Kolektív autorov, *Železnica v kocke*, Bratislava 2014, s.73.

rokov sa významnejšia výstavba rozbehla až začiatkom 90. rokov. Dôvodom bola najmä ekonomická kríza, štát upustil od nehospodárnych rozhodnutí. Výstavba v 90. rokoch bola zameraná najmä na lacné a stavebne nenáročné železnice hradené súkromným stavebným kapitálom.

2.1 Prvý parný vlak na Slovensku

Doprava prešla mnohými štádiami vývoja. Od drevených tratí pre banské vozíky, cez železné koľaje až k priemyslovej revolúcii. Parný stroj sa stal symbolom priemyslovej revolúcie a jeho zdokonaľovanie malo význam pre rozvoj parných lokomotív a železničnej dopravy. Prvou parnou lokomotívou, ktorá dorazila do Bratislavy bol rušeň Bihár. Nebol to však prvý používaný rušeň Uhorskej centrálnej železnice. Postupne vylepšované rušne boli vyrábané najčastejšie strojárňami Viedensko-gloggnitzskej železnice a lokomotívku Günther vo Viedenskom Novom Meste.⁶ Rušne boli vyrábané pre osobnú a zmiešanú dopravu, postupne však začalo byť jasné, že na nákladnú prepravu, ale stačiť nebudú. Prototyp nákladnej lokomotívy bol zdokonaľovaný ďalších 50 rokov. Trate boli terénne náročné, a tak postupne narastali trakčné vlastnosti a sila rušňov.

Viedenská strojáreň po skúsenostiach s nákladným rušňom Fahrefeld dodala v roku 1847 Uhorskej centrálnej železnici štyri podobné rušne.⁷ V roku 1855 bol vyrobený ešte jeden silnejší typ. Do Uhorska bolo dodaných 8 strojov tohto typu, ktoré boli tak isto vyrobené v strojárni Viedensko-gloggnitzskej železnice. Vďaka štyrom nápravám bola zaistená priechodnosť rušňa aj horským terénom a oblúkmi. Vyvinutá bola na základe skúseností z horskej železnice cez Semmering.⁸ Rakúska spoločnosť štátne dráhy (StEG⁹) pre uhorské železnice obstarala okolo 70 kusov rušňov, ktoré sa osvedčovali v osobnej i nákladnej preprave. Postupne však podľahli viac výkonným a jednoduchším parným strojom.

⁶ SZOJKA, Ladislav, *Dejiny železničnej siete na Slovensku*, Bratislava 2019, s. 50.

⁷ Kolektív autorov, *Železnica v kocke*, Bratislava 2014, s.267.

⁸ GARRAT, Colin, *The World Encyclopedia Of Locomotives*, London 2001, s. 98.

⁹ Privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft – Rakúska spoločnosť štátne dráhy

3. História železníc na Slovensku

Na počiatku 70.rokov 19. storočia po Rakúsko-uhorskom vyrovnaní sa Rakúska spoločnosť štátnej železnice začala venovať hlavne dokončeniu doplnovacej siete na území Rakúska. StEG taktiež pracovala na výstavbe železníc v Rumunsku. Na Slovensku sa v tomto období vykonali iba menej významné investičné akcie. Dokončená bola stavba bratislavskej hlavnej železničnej budovy. Bola koncovým bodom železnice na trase Budapešť – Bratislava. Budova bola vybudovaná v honosnom novo renesančnom štýle a plnila hlavne reprezentačnú úlohu. Znovu bol taktiež vybudovaný most pri Devínskej Novej Vsi, ktorý bol zničený počas prusko-rakúskej vojny.¹⁰ Jednou z najvýznamnejších udalostí tohto obdobia bolo presunutie sídla spoločnosti z Viedne do Pešti.¹¹ Zmenu v budovaní miestnych železníc priniesol až rok 1873 kedy StEG zakúpila priemyselnú železnicu Palárikovo – Šurany. V roku 1867 slúžila najmä potrebám šurianskeho cukrovaru, ale neskôr sa stala základom pre budovanie železnice v Ponitří.

Na rozdiel od StEG sa Uhorskej severnej železnici nedarilo vyriešiť svoje ekonomické ťažkosti ani po poskytnutí štátnej pomoci. Na dokončení železnice v úseku Pešť - Vrútky však riaditeľstvu záležalo. Uhorský štát, ako hlavný veriteľ, preto navrhol vykúpenie majetku spoločnosti, stalo sa tak v roku 1868.¹² Správu tratí naďalej vykonávalo riaditeľstvo bývalej Uhorskej severnej železnice v Pešti. MÁV bolo neskôr premenované na Prevádzkové riaditeľstvo kráľovských uhorských štátnych železníc. Zákon ustanovil, že zo štátnej pôžičky bude trať vybudovaná až do Banskej Bystrice.¹³ Trať mala strategický význam, pretože mala napojiť uhorské železnice na Košicko-bohumínsku železnicu.

Najväčším stavebným objektom železnice do Banskej Bystrice sa stal tunel pri Kriváni.¹⁴ Trať Salgótarján – Filákovovo – Lučenec bola otvorená 4.5.1871 a o mesiac neskôr sa začalo jazdiť aj do Zvolena.¹⁵ 12.8. 1872 sa podarilo dokončiť úsek Zvolen – Vrútky.¹⁶ MÁV vo Zvolene toho istého roku zriadil aj železničné dielne. Okrem trasy hlavnej železnice boli dokončené aj trate III. triedy z Hronskej Dúbravy do Banskej

¹⁰ KUBÁČEK, Jiří a kol., *Dejiny železníc na území Slovenska*, Bratislava 2013, s. 47.

¹¹ Tamtiež, s. 48.

¹² K odpredaji železnice došlo 30.6.1868.

¹³ BOSÁČEK, Josef, *Vrútky a železnice*. In: Svět velké i malé železnice 62, 2017, s. 74.

¹⁴ Tunel má 330m a stavbu komplikovali podzemné pramene.

¹⁵ *Oslava 150. výročia trate Zvolen – Filákovovo*. In: Výhrevňa Vrútky [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://vyhrevna-vrutky.sk/pozvanka-na-oslavu-150-vyrocia-trate-zvolen-filakovo/>.

¹⁶ Viz. príloha č. 1.

Štiavnice. Tá bola do prevádzky uvedená dňa 10.8.1873 a o necelý mesiac neskôr bola dokončená aj železnica II. triedy Zvolen – Banská Bystrica. Železnica do Banskej Bystrice bola odbočujúcou traťou z hlavnej trate na trase Salgótarján – Vrútky. Vybudovanie trate na úseku Salgótarján - Vrútky bolo dôležité najmä kvôli napojeniu na Košicko-bohumínsku železnicu.¹⁷

Ďalšou významnou traťou bola železnica z Košíc do Bohumína.¹⁸ Košicko-bohumínska železnica bola stavaná ako jednokoľajná. Spodok pre dve koľaje bol budovaný len v úseku, kde sa čakať rýchly nárast dopravy, a to na úseku Vrútky – Český Těšín. Náročný horský terén zapríčinil, že na trati muselo byť vybudovaných 869 mostov a 2200m tunelov. Koľajnice boli dodávané z Těšína, Teplíc a Vítkovic, ale aj z Belgicka a Anglicka.¹⁹ Mosty na slovenskom úseku mali byť pôvodne drevené, ale stavebný riaditeľ tu však presadil železné mosty. Pri zahájení prevádzky na celej trati ešte neboli dokončené prijímacie budovy, dokončené boli až s inými potrebnými úpravami.

V roku 1880 bola v Uhrách podobne ako v Rakúsku, zákonne upravená výstavba miestnych železníc súkromným kapitálom za finančnej spolupráce štátu.²⁰ Prispievať boli nútené štátne statky a verejné fondy, ktorým nové trate prinášali hospodársky úžitok, okrem nich však bola povinná prispievať aj poštová správa. To malo za následok prechod poštovnej prepravy z cestnej na železničnú prepravu. Pre poštovú správu bola preprava na železnici hospodársky úspornejšia.²¹ Závody na výrobu lokomotív a dráh poskytovali štátnu záruku. Na požiadanie, preto museli štátne a súkromné dráhy, ktorým bola záruka poskytnutá, pod svoju správu zobrať všetky lokálne vybudované trate. Stalo sa tak hlavne kvôli dlhodobým úverom, ktoré boli poskytované štátnym a súkromným železniciam. Všetky vyššie spomenuté udalosti prispeli k zjednodušeniu prepravy a prevádzkových pomerov na Slovensku.

¹⁷ SZOJKA, Ladislav, *Dejiny železničnej siete na Slovensku*, Bratislava 2019, s. 190.

¹⁸ JELEN, Jiří, *Světové železnice 1*, Praha 1987, s. 43.

¹⁹ KUBÁČEK, s. 50.

²⁰ HONS, Josef, *Dejiny dopravy na území ČSSR*, Martin 1975, s. 151.

²¹ HONS, s. 151.

3.1 Železnice v 20. storočí

Svetová vojna v rokoch 1914–1918 rozvoj dopravy prerušila.²² Objavovali sa a postupne naberali na sile snahy o preniknutie štátneho kapitálu do dopravy. Parná energia si udržala skoro po celé storočie monopolné postavenie. Až na prelome 19. a 20. storočia začala nastupovať energia spaľovacích motorov.²³ Týkalo sa to však najmä automobilovej prepravy.

Železničná doprava mala v druhej polovici bezkonkurenčne monopolné postavenie. V 20. storočí však začal narastať konkurenčný boj medzi automobilovou a železničnou prepravou. Automobilová doprava stále viac a viac odníkala železničnej doprave časť prepravy tovaru aj cestujúcich.²⁴ V tomto dôsledku sa začal zastavovať rast železníc a dochádzalo k rušeniu neekonomických tratí. Snaha o odstránenie konfliktov medzi dopravami prišla v podobe regulačných opatrení. Boli jednostranne mierené proti automobilovej doprave na ochranu železníc. Automobilová doprava však bola nástupcom poľahovej diaľničnej prepravy, a tak sa jej vývoj nedal zastaviť iba pozdržať.

Hospodárske straty železníc viedli k hľadaniu spôsobov, ako dopravu skvalitniť a zmodernizovať. Medzi spôsoby, ako modernizovať železničnú prepravu patrili napríklad veľké rekonštrukcie tratí a staníc, ale aj zavádzanie novej techniky predovšetkým nových ekonomicky ušenejších trakcií dochádzalo k modernizácii vozového parku. Vývoj bol však poznamenaný aj významnou štátoprávnou zmenou, kedy v roku 1918 vznikol samostatný, štát Československá republika. Doprava sa v ČSR rozvíjala ďalej, ako doprava kapitalistická, avšak železničná doprava mala až na pár výnimiek formu štátneho monopolu.

Zrod samostatnej republiky znamenal podstatné zmeny v železničnej sieti. Sieť v českých zemiach tvorila už pred rokom 1918 samostatný a vývojovo uzavretý celok. Oproti tomu Slovensko a Zakarpatsko tvorili len okrajovú časť Uhier a odpovedala tomu aj železničná sieť.²⁵ Hustota bola zhruba polovičná oproti Česku. Údržba a obnova

²² *Stručný vývoj železničnej prevádzky na Slovensku*. In: Železničné múzeum SR [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-prevadzky-na-slovensku/>.

²³ HONS, s. 225.

²⁴ *Stručný vývoj železničnej prevádzky na Slovensku*. In: Železničné múzeum SR [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-prevadzky-na-slovensku/>.

²⁵ JELEN, s. 44.

železníc bola počas vojny zanedbávaná a na niektorých miestach boli trate v havarijnom stave. Okrem iného počas vojny na našom území ubudlo 1 500 lokomotív, 4 500 osobných a 55 000 nákladných vozov.²⁶ Dôsledkom bola znížená výkonnosť železnice v období kedy na ňu začali byť kladené stále väčšie a väčšie nároky.

Riadenia siete železníc po vojne sa ujalo novovzniknuté generálne riaditeľstvo Československých štátnych dráh. Hneď v povojnovom období bolo riaditeľstvo ČSD vystavené niekoľkým problémom. Azda najhlavnejším z nich bolo zvýšenie technickej úrovne tratí. Riešenie prišlo s rekonštrukciou tratí a staníc.²⁷ Prvou z rekonštruovaných dráh bol úsek Břeclav – Kúty – Devínska Nová Ves. Z pôvodnej jednokoľajovej trate sa stala dvojkolojová, ktorá umožnila výkonné a rýchle spojenie medzi Bratislavou a Brnom.²⁸ Ďalej boli riešené rekonštrukcie aj ďalších železničných uzlov, ako napríklad Brno, Olomouc alebo Bratislava. Tieto rekonštrukcie však nestačili a ČSD, preto pristúpilo k štátnemu programu železničných novostavieb.²⁹

Cieľom programu bolo posilnenie tratí medzi Moravou a Slovenskom. Železničná sieť mala do roku 1925 obdržať pätnásť nových tratí v dĺžke 560 km a súčasne mala tiež prebiehať už stávajúca rekonštrukcia tratí a staníc. Stanovená doba však bola krátka a nereálna. Hlavným cieľom programu bolo dopravne priblížiť vzdialené oblasti. Predĺžená mala byť Českomoravská transverzálna trať o Stredoslovenskú transverzálu.³⁰ Trať mala spojiť Veselí nad Moravou s Užhorodom a mala viesť cez stredné Slovensko.³¹ Realizácia výstavby započala v roku 1921 a zverená bola do rúk železničnému stavebnému riaditeľstvu.

Na tieto úlohy bola vyhradená čiastka šesť a pol miliárd korún z toho dva a pol miliardy bolo určených na novostavby tratí. Novostavby započali traťou na úseku Bánovce nad Ondavou – Vajany.³² Za rok a pol bola trať vydaná do prevádzky. Súčasne prebehla prestavba trate z roku 1910 na trase Vajany – Užhorod. Ďalej bola vybudovaná

²⁶ HONS, s. 229.

²⁷ *História železníc. 1918 – 1939.* In: Železnice Slovenskej republiky [online], [cit.2024-04-10]. Dostupné z: <https://www.zsr.sk/dopravcovia/o-nas/historia-zeleznic/1918-1939/>.

²⁸ JELEN, s.44.

²⁹ HONS, s. 231.

³⁰ Tamtiež, s. 231.

³¹ Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom – Trenčín – Žabokreky nad Nitrou – Handlová – Horná Štubňa – Zvolen – Banská Bystrica – Červená skala – Margecany – Košice – Bánovce nad Ondavou – Vajany – Užhorod.

³² Od roku 1948 sa obec volá Vojany.

železnica zo Zvolena do Krupiny.³³ Dokončená bola v roku 1925 a Zvolen tak získal priame spojenie s južným Slovenskom.³⁴ Nové trate vznikali aj na pomedzí Moravy a Slovenska. Ďalšou z novostavieb bola trať na úseku Handlová – Horná Štubňa. Trať bola otvorená v roku 1931 a v tomto roku taktiež započala stavba vtedy najdlhšej trate z Červenej skaly do Margecian.³⁵ Železnica bola budovaná do viacerých úsekoch, ktoré sa postupne do prevádzky dostávali od roku 1933. Finálna trať bola otvorená v roku 1936.³⁶ Vznikla tak transverzála, ktorá spojila Bratislavu s južným a stredným Slovenskom. Predposlednou z novo vystavaných tratí pred druhou svetovou vojnou bola železnica, ktorá spojila Horní Lideč a Púchov.³⁷ V pomerne krátkej dobe sa stala významnou spojkou pre prípravu obrany proti nacistom. Stavba bola zahájená 1935 a otvorená bola v roku 1937.³⁸ Poslednou z vybudovaných železníc sa stala dráha Zlaté Moravce – Zbehy, dostavaná v roku 1938, ktorá dotvorila stredoslovenské spojenie medzi mestami na Váhu, Hronu a v údolí Nitry. Poslednou udalosťou pred mobilizáciou v roku 1938 bolo prerazenie tunelu medzi Banskou Bystricou a Diviakmi.³⁹ S príchodom druhej svetovej vojny utíchlo aj budovanie tratí, počas vojny železnice neboli nijak zvlášť budované, a ak áno väčšina z nich bola dokončená až po skončení vojny.

3.2 Situácia v rokoch 1945 – 1980

Po druhej svetovej vojne nastali rozdiely medzi Českom a Slovenskom. V Čechách boli na konci vojny zničené železničné stanice a hneď druhý deň po vstupe sovietskej armády do Prahy z pražskej stanice vyšiel prvý vlak po provizórne opravených koľajach. Na Slovensku bola situácia však iná. Nemecké vojsko na ústupe z územia úmyselne ničilo všetko dôležité pre zásobovanie armády. Zničených tak bolo cez 71 % dĺžky tratí, 72 % mostov, 31 tunelov, 73 % staničných budov a stavieb, 90 % dorozumievacích zariadení a 60 % zabezpečovacích zariadení.⁴⁰ S postupným oslobodením územia prebiehala aj obnova železničnej siete. V úsekoch, kde nebol dostatok zamestnancov dočasne vypomáhala sovietska armáda. Stalo sa tak napríklad u úsekov na východnom Slovensku.

³³ Viz. príloha č. 2.

³⁴ *História železníc. 1918 – 1939*. In: Železnice Slovenskej republiky [online], [cit.2024-04-10]. Dostupné z: <https://www.zsr.sk/dopravcovia/o-nas/historia-zeleznic/1918-1939/>.

³⁵ Viz. príloha č. 3.

³⁶ SZOJKA, s. 239.

³⁷ JELEN, s. 44.

³⁸ HONS, s. 233.

³⁹ *História železníc. 1918 – 1939*. In: Železnice Slovenskej republiky [online], [cit.2024-04-10]. Dostupné z: <https://www.zsr.sk/dopravcovia/o-nas/historia-zeleznic/1918-1939/>.

⁴⁰ HONS, s. 258.

Centralizovaná obnova siete nastala až po oslobodení Bratislavy v apríli 1945. Sovietska armáda opravila trate Szob – Bratislava – Kúty – Břeclav a Galanta – Jablonica – Kúty.⁴¹ Obnovilo sa tým spojenie medzi Moravou a Slovenskom. Opravené museli byť trate na dovoz uhlia pre Bratislavu z Handlovej a tiež úsek Nitra – Bratislava pre pravidelné dodávky potravín. Rýchlej obnovy sa dočkala aj trať Žilina – Čadca – Bohumín a ďalej v roku 1945 bola dokončená, aj základná rekonštrukcia trate u Strečna. To znamenalo, že do Košíc dorazil prvý vlak s uhlím smerujúci z Čiech.⁴² Do roku 1946 až na 64 km tratí boli obnovené skoro všetky železničné trasy. Dve tretiny opráv mala v rukách železničná správa s ostatkom pomohli dodávateľské firmy. Celkovo sa na obnove železničnej siete podieľalo cez 250 tisíc pracovníkov.⁴³

V Košiciach 4.4.1945 vznikol Košický vládny program.⁴⁴ Chcel podriadiť hospodárstvo krajiny vplyvu štátu a bola v ňom citelná zmena politiky. Prvým národohospodárskym plánom po oslobodení republiky bol dvojročný plán na roky 1947–1948. Zahŕňal aj dopravu a hlavnou úlohou bolo obnoviť výrobu na úroveň pred vojnou. Ústava z roku 1948 následne stanovila, že železničná, diaľničná a letecká doprava môžu byť len národným majetkom. Koncom roku 1948 došlo k znárodneniu súkromných tratí. Následne boli zriadené národné podniky, ktoré zahŕňali: Československé dráhy⁴⁵, Československú automobilovú prepravu⁴⁶, Československé aerolínie⁴⁷ a tri národné podniky pre plavbu na Dunaji, Labe a Odre.⁴⁸

Z vojnového obdobia boli po roku 1945 dobudované len dve novostavby železníc. Prvou z nich bola trasa Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica. Trať mala horský charakter a výstavbu komplikovala voda, ale aj náročné terénne pomery. Do prevádzky bola slávnostne uvedená za prítomnosti prezidenta v roku 1949. Druhá z rozostavaných železníc sa nachádzala na úseku Orlov – Plaveč – Podolíneč. Dostavba bola prerušená z dôvodu presunu záujmu ČSD na inú trať a znovu obnovená výstavba začala v roku 1960. Celková trať o dĺžke 31, 7 km bola otvorená v roku 1966.⁴⁹

⁴¹ HONS, s. 258.

⁴² Tamtiež, s. 259.

⁴³ KUBÁČEK, s. 306.

⁴⁴ Tamtiež, s. 297.

⁴⁵ Neskôr Československé štátne dráhy - ČSD

⁴⁶ ČSAD

⁴⁷ ČSA

⁴⁸ *História železníc. 1945 – 1992*. In: Železnice Slovenskej republiky [online], [cit.2024-04-10]. Dostupné z: <https://www.zsr.sk/o-nas/historia-zeleznic/1945-1992/>.

⁴⁹ JELEN, Jiří, s. 44.

Nákladná preprava ČSR sa začala stále viac a viac orientovať na ZSSR. Obsah dovozu tvorilo prevažne hnojivo, drevo, autá, vojenská technika, ale najmä hnedé uhlie a ruda.⁵⁰ Okrem stavebných prostriedkov sa k nám dovážala aj ropa. Tá do otvorenia ropovodu v roku 1962⁵¹ predstavovala 20 % celej prepravy. Slovensko sa stalo tranzitnou krajinou hlavne kvôli veľkým dodávkam zo ZSSR pre české zeme. Zatiaľ, čo v roku 1947 výkon slovenských železníc tvoril len 18, 8 % z celkových výkonov ČSD, v roku 1955 už tvoril 40 % celkových výkonov.⁵² Slovenská železničná sieť sa tak stala jednou s najviac vyťažených v Európe.

Po vojne vzrástol aj význam osobnej prepravy. Veľký príliv pracovníkov do miest a miernejšie ceny rekreačných zariadení mali obrovský vplyv na rozvoj dopravy.⁵³ Turistická preprava na Slovensku smerovalo najmä do Vysokých Tatier, ktoré vďaka rekreačným strediskám nadobudli charakter celoročného turistického centra. Najväčší podiel však malo prepravovanie zamestnancov do zamestnania a preprava žiakov do škôl. Pred vojnou, konkrétne v roku 1937, bolo na Slovensku prepravených 70 tisíc osôb. Po vojne toto číslo vzrástlo na 101 tisíc a do roku 1970 železnice prepravovali okolo 175–185 tisíc cestujúcich ročne.⁵⁴ V ďalších rokoch tento počet začal klesať najmä kvôli rozvoju individuálneho motorizmu.⁵⁵

3.3 Elektrická a motorová trakcia

V druhej polovici 20 rokov 20. storočia dochádza k zmene v železničnej trakkii. Začína motorizácia a prvé pokusy o elektrifikáciu. Neustály konkurent v podobe automobilovej prepravy zapríčinil snahu železníc o veľký energetický skok. Postupne sa začalo s motorizáciou a následne pomaly prišla na radu elektrifikácia tratí. Okrem zväčšeného výkonu oproti parnej trakkii, elektrifikácia prinášala aj väčšie pohodlie a lepšiu kultúru cestovania.

Začiatok motorizácie sa týkal predovšetkým menších lokálnych tratí, kde sa prejavovala konkurencia autobusovej prepravy. V roku 1928 narástol počet motorových

⁵⁰ KUBÁČEK, s. 307.

⁵¹ V roku 1962 bol otvorený ropovod Družba.

⁵² KUBÁČEK, s. 308.

⁵³ *Stručný vývoj železničnej siete na Slovensku*. In: Železničné múzeum SR [online], [cit. 2024-03-28]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-siete-na-slovensku/>.

⁵⁴ KUBÁČEK, s. 311.

⁵⁵ *Stručný vývoj železničnej siete na Slovensku*. In: Železničné múzeum SR [online], [cit. 2024-03-28]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-siete-na-slovensku/>.

vozov z 8 kusov na 68.⁵⁶ Oproti parnej trakcii boli na menších tratiach viac hospodárne a zahustili jazdný rád.⁵⁷ Druhá vlna motorovej trakcie zasiahla osobnú prepravu a motorové vlaky začali premávať aj na hlavných ťahoch. Prvý motorový vlak bol otestovaný na trati Praha – Plzeň a následne začal premávať aj na úseku Praha – Brno – Bratislava. Na rozdiel do parnej trakcie bola motorová súprava schopná tento úsek zvládnuť za 4 hodiny a 51 minút, čo prinieslo viditeľné zlepšenie oproti parným rýchlikom, ktoré túto trať zvládali za skoro 7 hodín.⁵⁸ Vývoj motorizácie po roku 1948 naviazal na stav medzi dvoma svetovými vojnami. Po roku 1958 sa motorová trakcia nasadila na menšie a menej významné trate, ktoré nebolo možné efektívne elektrifikovať. Podiel motorovej trakcie však narastal iba pomaly, v roku 1955 tvoril 2, 8 % celkových výkonov železníc a obrat nastal až v roku 1970 kedy sa toto číslo zvýšilo na 25, 8 %.⁵⁹

Prvá elektrizovaná trať na území ČSR sa nachádzala medzi mestami Tábor a Bechyně a v prevádzke bola od roku 1903. Rozsiahla elektrifikácia tratí na Slovensku však prišla až po druhej svetovej vojne, a to 22.10.1945 schválením plánu, ktorý zahŕňal 2000 km slovenských tratí.⁶⁰ Práce mali byť ukončené do 20 rokov. Hlavným cieľom bola úspora uhlia a väčšia hmotnosť vlakov. Prvým úsekom elektrifikácie sa stala trať Žilina – Spišská Nová Ves. Prvý elektrický vlak zo Žiliny do Vrútok vyrazil 29.8.1953. O tri roky neskôr bol dokončený úsek Vrútky – Liptovský Mikuláš. Následne bola elektrická prevádzka zavedená až do bodu Čierna nad Tisou. Poslednou časťou úseku bola trať medzi Čadcou a Žilinou, dokončená v roku 1964. V tomto roku taktiež započala preprava ťažkých vlakov s rudou medzi Čiernou nad Tisou a Ostravskom. V súvislosti s nástupom elektrickej a motorovej trakcie sa zmenili aj požiadavky na výrobu.⁶¹ Lokomotívka Škoda, vtedajšie Závody V. I. Lenina v Plzni a taktiež strojárne ČKD⁶² Sokolovo skončili svoju výrobu parných lokomotív v roku 1958 a začali sa sústreďovať na výrobu elektrických lokomotív.

⁵⁶ HONS, s. 240.

⁵⁷ Viz. príloha č. 4.

⁵⁸ HONS, s. 240.

⁵⁹ JELEN, s. 57.

⁶⁰ KUBÁČEK, s. 335.

⁶¹ Viz. príloha č. 5.

⁶² Českomoravská-Kolben-Daněk

3.4 Priemyselné spoločnosti

V priebehu rokov sa na slovenské železnice dostalo mnoho rušňov rôznej výroby. Spočiatku sa jednalo hlavne o lokomotívy rakúskej výroby zo strojárne Viedensko-gloggnitzskej dráhy. Tá svoju činnosť zahájila v roku 1840⁶³ a do roku 1855 vystriedala viacero názvov. V roku 1855 sa novým majiteľom strojárne stalo StEG. V tomto období strojárne dodávala stroje len lokálnym domácim železničiarom. Jednou z nich bola aj Severná dráha cisára Ferdinanda⁶⁴ a Severná štátna dráha⁶⁵, ktorá sa na ňu v Brne a Olomouci napojovala. Lokomotívy však vychádzali aj priamo z dielne StEG. S výrobou prvých špecializovaných lokomotív na miestne trate sa začalo už v roku 1869.⁶⁶ V StEG sa na poste konštruktéra strojov vystriedalo viacero odborníkov. Taktiež spolu s nimi sa menil aj vplyv konštrukcie lokomotív.⁶⁷ Okrem rakúskych a uhorských podnikov však na slovenských tratiach jazdili aj lokomotívy strojární z USA, nemeckých častí Poľska, Nemecka, Francúzska, Belgicka alebo Anglicka.

Okrem lokomotív od StEG sa na trase NStB dostali aj rušne z výroby Güntherovej lokomotívky. Sídlila vo Viedenskom Novom Meste a bola jednou z prvých lokálnych dodávateľov. S výrobou začala v roku 1842 ako druhá lokomotívka v Rakúsku. Technickým vzorom pre vyrobené lokomotívy boli stroje Philadelphia dodané z USA.⁶⁸ Do roku 1846 bolo pre NStB dodaných celkom 22 strojov. Spoločnosť StEG v roku 1855 získala pod svoju správu lokomotívy a aj celú Severnú štátnu dráhu. Posledné z lokomotív boli vyradené v roku 1864.⁶⁹

V 20. storočí sa na slovenské koľaje dostalo mnoho rôznych lokomotív prichádzajúcich s mnoho kútov Európy. Väčšina lokomotív bola preznačená pri uvedení do prevádzky na našom území. Počas rokov sa vystriedalo mnoho lokomotíviek, ktorých rušne ČSR využívalo. Jedným z najvýznamnejších bola poľská továreň Henrik Cegielski

⁶³ KOLOMNÝ, Radoslav, *Lokomotivy ze strojírny Vídeňsko-glognické dráhy*. In: Svět velké i malé železnice 77, 2021, s. 77.

⁶⁴ V skratke KFNB.

⁶⁵ V skratke NStB.

⁶⁶ KOLOMNÝ, Radoslav, *Lokomotivy StEG pro místní dráhy*. In: Svět velké i malé železnice 55, 2015, s. 54.

⁶⁷ KOLOMNÝ, Radoslav, HRDINA, Zdeněk, STEJSKAL, Pavel, *První „vysoké“ rychlíkové lokomotivy StEG*. In: Svět velké i malé železnice 85, 2023, s. 5.

⁶⁸ KOLOMNÝ, Radoslav, *První lokomotivy rakouské konstrukce a výroby pro NStB*. In: Svět velké i malé železnice 65, 2018, s. 24.

⁶⁹ KOLOMNÝ, *První lokomotivy rakouské konstrukce a výroby pro NStB*, s. 34.

v Poznani, lokomotívka v Chrzanovë, Kraussova lokomotívka v Mnìchove, ale aj francúzsky podnik v meste Fives Lille.⁷⁰

3.4.1 Škoda Plzeň

Po roku 1945 sa československými najväčšími lokomotívkami bezpochybné stali 2 ťažiskové spoločnosti. Škodovy závody v Plzni boli jedným z nich. Založené boli v roku 1866 a počas histórie boli závody viac krát premenované. Dodávali na miestne dráhy lokomotívy vlastnej konštrukcie na dobrej technickej úrovni, ktoré boli okrem iného obdivované aj vzhľadovo. Používané boli na všetkých typoch železníc od rýchlikových až po lokálne dráhy.⁷¹ Okrem rušňov uvedených do prevádzky však v strojárni vznikli aj typy, ktoré nikdy neboli realizované.

Prvá lokomotíva⁷² vyšla z lokomotívky 11.6.1920.⁷³ V krátkej dobe Škoda rozbehla konštrukcie lokomotív a o rok vydala svoju 100. lokomotívu. Jednou z hlavných lokomotív sa v roku 1926 stala rada 387.0 prezývaná tiež Mikádo. Boli konštrukčne moderné a spájali moderné prvky, ktoré sa používali v širšom meradle. Zelený náter s červenými kolesami, nízky komín a elegantné línie robili z 387.0 jednu z najkrajších lokomotív na našich železniciach. Až do roku 1946 premával rušeň na trati Praha – Bratislava a jazdili aj do Drážd'an.⁷⁴ Mikádo sa stalo konštrukčným vzorom pre mnoho ďalších rád, ako napríklad 475.0 alebo 498.0.

Okrem lokomotív na české a slovenské dráhy však Škodovy závody dodávali lokomotívy aj do oblasti južnej Afriky, Egypta, alebo Litvy.⁷⁵ Spolu s parnou trakciou v lokomotívke vznikali aj elektrické a motorové rušne. Vrcholom vývoja sa však bezpochyby stala rada 498.1 „jednotkový albatros“ a 556.0 „štoker“. Posledná lokomotíva rady 556.0, ktorá vyšla zo závodu v roku 1958 bola tiež posledným parným strojom z výroby dielní Škoda.⁷⁶

⁷⁰ BEK, Jindřich, *Atlas lokomotiv. Lokomotivy let 1945 – 1958*, Praha 1982, s. 28-43.

⁷¹ BOREK, Vladislav, „Papoušci“, *kteří nikdy nevzlétli*. In: Svět velké i malé železnice 85, 2023, s. 86.

⁷² Pôvodne označená ako rada 270.300 neskôr tiež 434.0.

⁷³ 434.128. In: Železničné múzeum SR [online], [cit. 2024-03-28]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/katalog-predmet/11/>.

⁷⁴ BEK, Jindřich, KVARDA, Karel, *Atlas lokomotiv*, 1. diel, Praha 1970, s. 104.

⁷⁵ *Historie Škoda*. In: Škoda group a.s. [online], [cit. 2024-03-28]. Dostupné z: <https://www.skodagroup.com/cs/stranka/historie>.

⁷⁶ *Rušeň radu 556.0*. In: Výhrevňa Vrútky [online], [cit. 2024-03-28]. Dostupné z: <https://vyhrevna-vrutky.sk/parne-rusne/zoznam/556-036/rusen-radu-556-0/>.

3.4.2 ČKD – Českomoravská-Kolben-Daněk

Príbeh druhej strojárne bol o niečo zložitejší, ako to bolo u Škodových závodov. Samotná ČKD vznikla spojením viacerých podnikov s podobným výrobným zameraním. Prvá českomoravská továreň na stroje v Libni a Elektrotechnická a.s. vo Vysočanoch sa spojili v roku 1921 čím vznikla Českomoravská – Kolben. K novovzniknutej spoločnosti sa v roku 1927 pripojila aj Akciová spoločnosť Strojírny⁷⁷ a oficiálne tak odštartovala svoju existenciu ako Českomoravská–Kolben–Daněk.⁷⁸ V tej dobe išlo o jednu z najväčších spoločností u nás, ktorá mala na konte viacero úspešných lokomotív.

Zo strojárne vtedy ešte Prvej českomoravskej továrne vyšla 28.4.1900 prvá parná lokomotíva.⁷⁹ Vo výrobe nastal zlom, kedy sa lokomotívky odklonili od zaužívaných osvedčených vzorov a zamerali sa na nové rady rušňov. Prvá českomoravská tak v roku 1921 dodala ČSD radu 365.0. Dodávané boli výhradne pre československé dráhy a vyrobených bolo 20 kusov.⁸⁰ Jedna z prvých lokomotív, ktorá oficiálne opustila spoločnosť ČKD bola 446.0 založená na skúsenostiach s radou 445.1 z roku 1924.⁸¹ Počas fungovania strojárne vyrobila viacero lokomotív podľa predlohy Škody, ako napríklad radu 486.0 „Zelený Anton“.

Po druhej svetovej vojne spoločne so Škodovými závodmi vyrábalo ČKD radu 534.0 prezývanú „Kremák“. Tá sa tiež stala najpočetnejšou lokomotívou vyrábanou po vojne z Českomoravskej továrne. Okrem spomínanej rady však spoločnosť prišla aj s vlastným rušňom s označením 476.1, ktorá neskôr bola preznačená na číslo 477.0 „Papagáj“. Strojárne sa však okrem parnej trakcie po druhej svetovej vojne začali venovať aj výrobe motorových rušňov. Posledná parná lokomotíva s číslom 477.0 vyšla z ČKD v roku 1955 a bola tiež posledným rušňom s parnou trakciou, ktorý strojárne vyrobili. Z prevádzky boli vytlačené motorovými strojmi a v roku 1972 začali byť postupne vyradované.⁸²

⁷⁷ Pôvodne sa firma volala Breitfeld, Daněk a spol.

⁷⁸ *Historie ČKD*. In: ČKD Group [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <http://www.ckd.cz/translate/cs/about-us/historie-ckd>.

⁷⁹ *ČKD – Někdejší velmoc v produkci parních a motorových lokomotiv*. In: ČKD Magazín [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: http://www.ckd.cz/kiwi_files/casopisy/ckd_mag_01_2015_web.pdf.

⁸⁰ BEK, KVARDA, s. 102.

⁸¹ Tamtiež, s. 105.

⁸² BEK, s. 104.

4. Najznámejšie lokomotívy využívané na Slovensku

Obnova železničného parku po druhej svetovej vojne si vyžiadala nové rady parných lokomotív. Lokomotívky Škoda a ČKD v tomto období vyrobili veľa vydarených rád. Medzi nimi vynikali hlavne rady 475.1, 477.0, 498.0 alebo 556.0. Jednalo sa o rušne pre osobnú, nákladnú aj rýchlikovú dopravu. V roku 1947 zadali ČSD⁸³ objednávku strojov rady 475.1, ktoré sa do pamäte vžili pod prezývkou „Šľachtičná“⁸⁴. Konštrukciou a výrobou bola poverená lokomotívka Škoda, ktorá navrhla radu 475.1⁸⁵ spoločne s tendrom⁸⁶. Počítalo sa s nimi v doprave diaľkových osobných vlakov, rýchlikov, ale aj v doprave nákladných vlakov. Mali predstavovať univerzálne lokomotívy, ktoré mali všestranné použitie. Prvý kus rady 475.1 bol odovzdaný do prevádzky 2.12.1947.⁸⁷ Celkom sa objednalo 172 kusov a Škoda ich dodávala v rokoch 1947–1950.⁸⁸ Dalo povedať, že sa stali vrcholom pokroku a modernosti v našom vývoji parných lokomotív. Stretnúť sa s nimi dalo na našom území, ale jazdili aj na tratiach Kórejskej ľudovej demokratickej republiky.⁸⁹ Pri skúšobných jazdách dosahovali rýchlosti až 115 km/h a nameran sa aj prisľúbený výkon 1900 koní.⁹⁰ 475.1 vďaka svojim vlastnostiam a jednoduchšou obsluhou oproti ostatným radám patrila k najobľúbenejším u nás.

Narastajúci výkon železnice si vyžiadala výrobu nových prímestských lokomotív. Za vzor sa zvolila rada 475.001⁹¹ a po konzultácií s výrobcom ČSD zadali objednávku na 38 kusov rady 476.1. Prvá lokomotíva bola vyrobená v ČKD 18.10.1951.⁹² Pri technicko-bezpečnostnej skúške dosiahla najvyššej rýchlosti 110 km/h. ČKD v rokoch 1954 a 1955 vyrobila ešte ďalších 22 kusov, ktoré pokračovali v nadväznosti na seba, ale ich označenie už bolo iné. Jednalo sa o lokomotívy typu 477.0.⁹³ Vďaka svojmu nápaditému náteru si

⁸³ Česko-slovenské štátne dráhy

⁸⁴ Jedná sa o prezývku, ktorú si lokomotívy vyslúžili ako historické stroje. V prevádzke im rušňovodiči hovorili „Sedempäťka“.

⁸⁵ Viz. príloha č. 6.

⁸⁶ Použitý bol tender rady 935.0.

⁸⁷ *Rušeň radu 475.1*. In: Výhrevňa Vrútky [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://vyhrevna-vrutky.sk/parne-rusne/zoznam/475-196/rusen-radu-475-1/>.

⁸⁸ *70 rokov rušňa 475.196*. In: Výhrevňa Vrútky [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://vyhrevna-vrutky.sk/70-rokov-rusna-475-196/>.

⁸⁹ BEK, KVARDA, s. 151.

⁹⁰ BEK, s. 91.

⁹¹ BOREK, s. 87.

⁹² BEK, s. 101.

⁹³ Viz. príloha č. 7.

lokomotívy tejto rady vyslúžili prezývku „Papagáj“.⁹⁴ Nedošlo ku konštrukčným zmenám kotla ani parného stroja a ostatné konštrukčné parametre boli upravené tak, aby sa zlepšili jazdné vlastnosti. Z osobnej prepravy ich vytlačili motorové rušne a od roku 1972 ich štátne železnice začali vyradovať.

Po prvej svetovej vojne prevzali ČSD dopravu na Košicko-bohumínskej trati a bolo potreba doplniť výkonnejšie stroje. Rada 486.0 nazývaná aj „Zelený Anton“ bola najvýkonnejšou predvojnovou lokomotívou a priamym predchodcom rady 498.0. Dodávali sa v období od roku 1933 až do roku 1938. Prvý stroj prevzali ČSD v roku 1933 z lokomotívky Škoda.⁹⁵ Z výroby ich potom preberali výhrevne v Přerově, Prahe Masarykově a Vršovcích. Po prevádzkových skúškach sa začali postupne presúvať na Slovensko. Pri rozdelení vozového parku štátnych dráh v roku 1939 došlo aj k rozdelení tejto rady. Praha si nechala tri rušne rady 486.0 a v Spišskej novej vsi ich ostalo šesť.⁹⁶ Výkon si udržovali aj krátko po skončení druhej svetovej vojny. Snaha o rýchlu obnovu zeme kládla väčšie nároky na železničnú dopravu a znovu obnovené ČSD potrebovali novšiu zdokonalenú radu rýchlikových lokomotív.

Po druhej svetovej vojne štátnym železničiarom ostalo 3327 lokomotív.⁹⁷ Začalo sa s obnovením a doplnením vozového parku. Bolo treba obnoviť výrobu nákladných, osobných aj rýchlikových rušňov. Pre rýchlikovú dopravu ČSD objednalo 40 kusov strojov, ktoré vychádzali zo vzoru rady 486. Aj napriek uvažovaniu o elektrifikácii niektorých hlavných tratí v roku 1946 Škoda vyrobila objednané lokomotívy rady 498.0.⁹⁸ Náter vychádzal z farieb našej štátnej vlajky. Farby, ktoré sa líšili od náterov počas prvej republiky, mali vplyv na prezývku „Albatros“, ktorú rada 498.0 dostala.⁹⁹ Skúšobné jazdy absolvovali na trati Praha – Česká Třebová a najvyššiu rýchlosť dosahovali 135 km/h.¹⁰⁰ V prevádzke na Slovensku sa najprv nasadili do výhrevní v Bratislave a neskôr prešli tiež do Žiliny a Košíc. Posledné depo, ktoré „Albatrosy“

⁹⁴ Parní lokomotiva 477.043 „Papoušek“. In: ČD Nostalgie [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://www.cdnostalgie.cz/expozice/muzeum/nase-exponaty/-37132/>.

⁹⁵ Rušeň rady 486.0. In: Výhrevňa Vrútky [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://vyhrevna-vrutky.sk/parne-rusne/zoznam/486-007/rusen-radu-486-0/>.

⁹⁶ BEK, Jindřich, BEK, Zdeněk, *Encyklopedie železnice – Parní lokomotivy ČSD 3*, Praha 2000, s. 81.

⁹⁷ BEK, BEK, s. 88.

⁹⁸ Parní lokomotiva 498.022 „Albatros“. In: ČD Nostalgie [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://www.cdnostalgie.cz/expozice/muzeum/nase-exponaty/-37137/>.

⁹⁹ BEK, KVARDA, s. 150.

¹⁰⁰ BEK, s. 106-107.

obdržalo bolo Leopoldov.¹⁰¹ Postupnou modernizáciou prestali mať v osobnej preprave uplatnenie a od roku 1969 sa postupne vyrad'ovali. Vyrad'ovanie trvalo do roku 1976, kedy boli vyradené posledné dve lokomotívy rady 498.0.

Ďalších 15 kusov bolo objednaných ČSD v roku 1949. Jednalo sa o doplnenie rady 498.0 v smere Praha – Košice a výrobou bola poverená lokomotívka Škoda. Zmena požiadaviek znamenala, že stroje budú mať rovnaký pojazd s novým kotlom. Kotel bol navrhnutý z prvkov práve vyrábaných rád 475.1 a 556.0.¹⁰² V porovnaní s radou 498.0 boli lokomotívy modernejšie a neboli s nimi problémy ani pri prevádzke. Náter mali rovnaký, a preto sa používala rovnaká prezývka „Albatros“ prípadne „jednotkový Albatros“. Celkom jedenásť ich bolo predaných na Slovensko, z toho sedem do Žiliny a štyri do Bratislavy. V rokoch 1960-1969 sa však všetky rušne sústredili v Bratislave pre dopravu medzinárodných rýchlikov na trase Bratislava – NDR – Balkán.¹⁰³ ČSD v roku 1964 skúšali vozne vyrobené v Györe, ktoré boli uspôsobené na rýchlosť 170 km/h. Lokomotívy v tejto dobe neboli vhodné a jediné, o ktorých sa dalo uvažovať boli z rady 498.1. K prekvapeniu ČSD, lokomotíva 498.106¹⁰⁴ obsluhovaná strojvodcom Róbertom Procházkom a kuričom Miloslavom Houbom, dosiahla 27.8.1964 rýchlosť 162 km/h.¹⁰⁵ Vytvorili tak absolútny rekord v rýchlosti s parnou lokomotívou u nás. Stav strojov v Bratislave sa začal znižovať v roku 1970.¹⁰⁶ Posledný z rady 498.1 bol predaný MDC¹⁰⁷ Bratislava v roku 1985, kde sa neskôr sprevádzkoval a dnes je jedným z dvoch strojov v prevádzky schopnom stave.¹⁰⁸

Po vojne sa hospodárstvo rozvíjalo prudkým tempom a nároky boli väčšie aj na dopravu. Zlepšoval sa technický stav hlavných ťahov a v pláne bolo aj prebudovanie KBŽ.¹⁰⁹ ČSD zadala objednávku na nový výkonnejší typ lokomotívy. Zadania sa ujala lokomotívka Škoda a v čele konštruktérneho tímu bol Ing. Kalčík.¹¹⁰ Využitie boli najmä poznatky získané z konštrukcie strojov v Škode, ale tiež z prevádzky rušňov, ktoré

¹⁰¹ KOUTNÝ, Jan, *Konec „albatrosů“ na Slovensku*. In: Svět velké i malé železnice 46, 2013, s. 15.

¹⁰² BEK, BEK, s. 96.

¹⁰³ KOUTNÝ, s. 7.

¹⁰⁴ Viz. příloha č. 8.

¹⁰⁵ BEK, s. 110-111.

¹⁰⁶ Viz. příloha č. 9.

¹⁰⁷ Múzejno-dokumentačné centrum Bratislava

¹⁰⁸ Bratislavská lokomotíva 498.104 a Brnenská lokomotíva 498.106.

¹⁰⁹ Košicko-bohumínska železnica

¹¹⁰ BEK, s. 124.

využívali konštrukčné prvky pôvodom z Ameriky alebo Británie.¹¹¹ Vznikla tak rada 556.0 prezývaná „Štokor“. Prvý bol ČSD predaný do prevádzky 7.2.1952.¹¹² Táto rada bola najpočetnejšie vyrábanou pre štátne železnice pričom sa vyrobilo cez 500 strojov.¹¹³ Rušne tejto rady držia rekordy v odvezení vlakovej záťaže. Z rekordov sa stanovila záťaž pre bežnú prevádzku. Ako prvé obdržali lokomotívy depá Praha-Vršovice, Plzeň, Ostrava, Chomutov a Most z, kade po zavedení do prevádzky putovali do ďalších miest v rámci celého Československa. Rada 556.0 znamenala vrchol konštrukčného vývoja parných lokomotív na našom území.¹¹⁴ S postupnou elektrifikáciou železníc nastala výmena za elektrické a motorové rušne. Po roku 1970 sa začali premiestňovať do menších, dep, kde nahrádzali staršie rady. Prevádzku na Slovensku „Štokor“ ukončil poslednou cestou z Bratislavy do Leopoldova, kedy odviezol posledný parný vlak na našom území.¹¹⁵ V dnešnej dobe sa prevádzky schopné lokomotívy tejto rady nachádzajú v MDC Bratislava, depu Plešivec a depu v Liptovskom Mikuláši.¹¹⁶

¹¹¹ Jednalo sa o rošty Houlson a napájače Nathan v lokomotívach 456.1 a 459.0.

¹¹² *Konštrukcia rušňov radu 556.0*. In: Výhrevňa Vrútky [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://vyhrevna-vrutky.sk/parne-rusne/zoznam/556-036/konstrukcia-rusnov-radu-556-0/>.

¹¹³ Zaujímavosťou je že rada 556.0 bola aj poslednou parnou lokomotívou vyrobenou pre ČSD. Posledná bola do prevádzky predaná 21.5.1958.

¹¹⁴ Viz. príloha č. 10.

¹¹⁵ Cesta sa uskutočnila 17.10.1980.

¹¹⁶ BEK, Jindřich, BEK, Zdeněk, *Encyklopedie železnice – Parní lokomotivy ČSD 3*, Praha 2000, s. 175.

5. Život na železnici

Zamestnanie na železnici prišlo už s prvými traťami na Slovenskom území. V rámci spoločnosti bola istá hierarchia, kedy niektoré povolania stáli nad tými ostatnými. Rušňovodiči, kedysi vážené povolanie, pri ktorom zamestnanci stáli na vrchole spoločenského rebríčka v bielych rukaviciach. Jedným z nich bol aj Ján Donoval. Narodil sa 12.8.1938 v Železnej Breznici neďaleko Zvolena. Vo Zvolene vyštudoval strednú všeobecnú vzdelávaciu školu. Po škole absolvoval povinnú vojenskú dochádzku. Slúžil, ako tankista na vojenskej základni v Martine a po dvoch rokoch sa vrátil do Zvolena. V roku 1958 sa zamestnal u Československých dráh. Jeho druhým domovom sa stalo rušňové depo Zvolen¹¹⁷, v ktorom pracoval až do dôchodku. Na ďalších štyridsať rokov ho každý jeden krát pri opúšťaní depa vyprevádzala tabuľa „Nespúšťaj oči z trate“. Spočiatku bol pomocným strojvodcom. Ani nie dva roky po nástupe do zamestnania dostal oprávnenie na samostatné riadenie parných lokomotív.¹¹⁸ Bezpečnosť cestujúcich medzi stanicami, dodržovanie predpisov a obsluha rušňa sa stali jeho stálou rutinou. Turnusové pracovné týždne a obsluha parných lokomotív tak bola na dennom poriadku. Od strojmajstra v depe dostal pridelený služobný rozvrh a pridelený mu bol aj rušeň, s ktorým jazdil. Rok 1962 pre Jána pripravil veľa prekvapení. Okrem svadby s jeho milovanou sa do RD Zvolen dostala lokomotíva 475.196.¹¹⁹ Konštrukčne obľúbená „Sedempäťka“ tak na ďalších trinásť rokov ostala v službe vo Zvolene.¹²⁰

Ján s ňou slúžil na trati Zvolen – Košice, kde ťahala najmä rýchlikové súpravy. Jeho povolanie zahŕňalo veľa vecí okrem riadenia vlaku. Pred každou cestou musel lokomotívou zísť na stávajúcu súpravu, pripraviť vlak na odchod a urobiť skúšku brzdového systému pre celý vlak. Okrem iného si lokomotíva žiadala aj pravidelné dopĺňanie uhlia a vody. Vodné žeriavy, ktoré dopĺňali zásobníky rušňov boli umiestnené v každej stanici a boli napojené na blízke vodojemy.¹²¹ Voda bola počas celej éry parnej trakcie strategickou surovinou. Oproti západným krajinám však na Slovensku bola

¹¹⁷ Viz. príloha č. 11.

¹¹⁸ Kolektív autorov, *Železnica v kocke*, s.57.

¹¹⁹ *70 rokov rušňa 475.196*. In: *Výchrevňa Vrútky* [online], [cit. 2024-04-03]. Dostupné z: <https://vyhrevna-vrutky.sk/70-rokov-rusna-475-196/>.

¹²⁰ 475.196 bola z prevádzky vyradená v roku 1975. Momentálne sa nachádza vo Výchrevni Vrútky kde ju reštaurovali a obnovili k prevádzke.

¹²¹ *Vodné žeriavy v zbierkach múzejno-dokumentáčného centra*. In: *Železničné múzeum SR* [online], [cit. 2024-04-03]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/vodne-zeriavy-v-zbierkach-muzejno-dokumentacneho-centra/>.

spotreba uhlia a materiálu na prevádzku neporovnateľná. Vlakmi cestovalo čoraz viac a viac ľudí a predlžovali sa aj trasy, ktoré absolvovali. Práce tak bolo stále viac a systém platového ohodnotenia prechádzal viacerými úpravami. Od nástupu Jána do práce uplynulo už 6 rokov a platové podmienky sa mu zmenili už skoro tri krát. Platová sústava, ktorá prišla v platnosť v roku 1950 sa v roku 1958 rozšírila o ďalšie povolania. Zamestnanci boli rozdelení do ôsmich kategórií podľa rokov praxe. Plat sa tak oproti roku kedy systém bol zavedený zdvihol o približne 417 korún.¹²² Ján tak dostával 1365 Kčs mesačne oproti roku 1950, kedy tento plat predstavoval iba 948 Kčs mesačne.¹²³ Plat na železnici tak bol v prvej trojici najlepšie platených zamestnaní.¹²⁴ Okrem toho Ján, ako zamestnanec železníc mal nárok využívať kúpeľné zariadenia ČSD, ale taktiež mal zľavu na cestovanie. Aj napriek veľa výhodám, ktoré jeho práca zahŕňala však nebolo možné naplniť stavy zamestnancov odpovedajúce potrebám železníc. Častými sa tak stali predĺžené smeny, nadčasy a aj práca navyše. Situácia sa začala zlepšovať až po skončení obdobia normalizácie, kedy spolu s krátením pracovných hodín na železnici začali prichádzať noví uchádzači o prácu.

5.1 Rušňovodič a kurič

Povolanie, ktoré Ján mal nebolo jednou z tých čistých kancelárskych prác. Pri nástupe do práce musel odjazdiť 20 tisíc kilometrov ako pomocný strojvodca.¹²⁵ Boli to kilometre plné uhlia, tepla a neporiadku. Po udelení oprávnenia na to byť prvým strojvodcom to však pre Jána nebolo iné. Okrem neho v kabíne parného rušňa bol ešte kurič. Nevýrazné povolanie, ktoré hralo dôležitú rolu. Staral sa o dostatok pary, ktorá poháňala lokomotívu. Znamenalo to, preto neustále kontrolovať a prihadzovať uhlie a udržiavať dostatok pary. Okrem tlaku a dostatku uhlia však bolo treba kontrolovať na vodoznakoch aj hladinu vody v kotly. Spolu s rušňovodičom tak tvorili jednotný tím. Museli zvládnuť komunikovať bez slov za hluku parného stroju. Pred každou jazdou bolo treba rušeň skontrolovať. To pre Jána znamenalo prichádzať do depa včasne pred jazdou.¹²⁶ Okrem toho bolo treba skontrolovať či v motore niečo neprasklo alebo netieklo. Po kontrole

¹²² 1945-1992. In: Železnice Slovenskej republiky [online],[cit.2024-04-10]. Dostupné z: <https://www.zsr.sk/o-nas/historia-zeleznic/1945-1992/>.

¹²³ Kubáček, s. 190.

¹²⁴ *Průměrná hrubá měsíční mzda zaměstnanců v civilním sektoru národního hospodářství podle ekonomické činnosti (sekce OKEČ) a sfér, 1955 – 1992*. In: Český statistický úřad [online], [cit.2024-04-15]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/35067255/1100251539.pdf/afd4b303-aa1d-42f6-a1e8-8bab1b3f58ae?version=1.1>.

¹²⁵ Z osobnej zbierky autorky. Viz. príloha č. 14.

¹²⁶ Kotle vyhasínali iba v prípade kedy lokomotíva potrebovala opravu inak boli pripravené neustále.

brzdy a doliatia vody do tendru bola lokomotíva pripravená vyraziť.¹²⁷ Súčasťou jeho práce, ale tiež bolo pripojiť vagóny, ktoré spolu s lokomotívou tvorili vlakovú súpravu. Zatiaľ, čo kurič sa staral o uhlie a vodu, Ján, ako rušňovodič musel dávať pozor na predpísanú rýchlosť a dodržiavanie predpisov. Okrem toho bolo potrebné sledovať návestné a traťové zabezpečovacie zariadenia. „Voľno“, „Pomaly“ a „Stoj“ boli tri signály, ktoré Ján musel bezchybne ovládať. Zabezpečovacie návěstidlá pri koľajach slúžili ako poistka, že sa vlaky na trati v jednom smere nedobechnú. Naopak návestná technika bola využívaná na určovanie rýchlosti vlaku.¹²⁸ Poslednou úlohou, ktorá Jánovi ostávala, bolo doraziť do cieľovej stanice.

5.2 Uniformy

Rovnako, ako ostatní pracovníci železníc aj Ján a jeho kolegovia museli do práce chodiť v uniforme.¹²⁹ Tie počas rokov menili svoj výzor, až sa po roku 1945 ustálili dva vzory. Po druhej svetovej vojne prišla potreba unifikovať rovnošaty v Čechách aj Slovensku. Návrh prišiel až v roku 1959 priamo z riaditeľstva ČSD.¹³⁰ Rovnošata vzor 1954, vzor 1966 a vzor 1976. Ján mal možnosť si vyskúšať všetky tri. Nosil uniformu modrej farby, ktorá sa stala charakteristickou pre železnice. Uniforma bola jednotná pre všetkých a bola inšpirovaná armádnymi uniformami. Skladala sa zo saka s náplečníkmi podľa sovietskeho vzoru, šedej košele, kravaty a čiapky vojenského tvaru. Okrem toho však Ján dostal k uniforme aj plášť. Ján sa však s tuhými náplečníkmi nemohol hýbať tak, ako potreboval a sako, preto nebolo jeho obľúbeným. Vzor 1966 priniesol očakávanú zmenu. Zatiaľ, čo farba ostala rovnaká, zo saka zmizli náplečníky a šedú košeľu vystriedala modrá. Uniforma bola inšpirovaná každodenným odevom a Ján sa tak v nej mohol hýbať oveľa pohodlnejšie ako v predošlej. Posledný vzor 1976 sa už skoro v ničom nezmenil. Jedinou úpravou boli jednotlivé strihy saka a náprsnej kapsy. Pribudla jedine bundokošeľ a na leto, ktorá Jánovi dala možnosť letnej formy uniformy. Dovtedy smel v lete vykonávať službu v košeli s dlhým rukávom bez saka. V tejto uniforme Ján

¹²⁷ *Technologické postupy obsluhy parných lokomotív ČHŽ*. In: Vlaky.net [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.vlaky.net/upload/images/reports/006269//Technologicke-postupy-obsluhy-parnych-lokomotiv-CHZ.pdf>.

¹²⁸ Kolektív autorov, *Železnica v kocke*, s.194.

¹²⁹ Viz. príloha č. 12.

¹³⁰ *Uniformy*. In: Klub železničných modelárov [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <http://kzmtt.cz/uniformy>.

odpracoval najviac rokov. Fungoval v nej totiž až do roku 1993 kedy vznikla Slovenská republika a rovnošaty tak potrebovali nový vzor.¹³¹

5.3 Vyznamenania a skúšky

Ku každému povolaniu patria aj potrebné skúšky na výkon. Ján ich musel pri nástupe absolvovať hneď niekoľko. Prvým krokom na ceste stať sa rušňovodičom bolo získať preukaz o oprávnení. Preto Ján musel odjazdiť 20 tisíc kilometrov ako činný pomocník strojvodcu a ako druhý strojvodca. Stalo sa tak v roku 1960 kedy mu v Košiciach bolo udelené oprávnenie samostatne riadiť lokomotívy parnej trakcie.¹³² Následne musel oprávnenie doplniť aj o motorovú a elektrickú trakciu. Okrem toho musel absolvovať školenia vo vlastnej stanici vo Zvolene. To bolo rozdelené na tri druhy a boli nutné pre všetkých zamestnancov železníc. Išlo o dopravné, prepravné a technické skúšky a okrem toho bola pridaná ešte bezpečnosť práce.¹³³ Okrem potrebných skúšok na výkon povolania však Ján dostal aj preukaz k výkonu funkcie prevádzkového operátora. Bol viazaný na jeho služobný preukaz a umožňoval mu obsluhovať rádiotelefónne stanice ČSD.¹³⁴ Okrem povinností, ktoré Ján musel na železnici plniť sa ho však týkal aj systém odmien. S novým platovým systémom boli nahradené príplatky za nadčasy. Namiesto nich boli zavedené prémie vyplácané na základe pracovných výkonov. Ján tak okrem klasickej práce bol hodnotený aj za hospodárske zaobchádzanie s uhlím a vodou, a ekonomické využívanie materiálu. Okrem bonusového ohodnotenia Jánovi boli udeľované aj vyznamenania a čestné tituly. Za dlhé roky u železnice ich dostal hneď niekoľko. Dostával ich vždy po desiatich rokoch v službe. Jednalo sa o čestný odznak za dlhoročnú prácu v doprave. Bol k nemu vystavený preukaz a set dopĺňala miniatúra.¹³⁵ Na saku však nosil viac odznakov. Jedným z nich bol napríklad odznak federácie strojvodcov ČSD.¹³⁶ Odborová organizácia, ktorej bol Ján súčasťou, sa zaujímal o ekonomické, sociálne a pracovné záležitosti členov. V roku 1981 za pracovné výsledky získal čestný titul „Najlepší pracovník dopravy“.¹³⁷ Udelený mu bol ministrom dopravy ČSSR.¹³⁸ Do dôchodku Ján odišiel po dlhých štyridsiatich rokoch služby. Ani potom však

¹³¹ Kolektív autorov, *Železnica v kocke*, s.65 – 66.

¹³² Preukaz o oprávnení, z osobnej zbierky autorky. Viz. príloha č. 13.

¹³³ KUBÁČEK, s. 188.

¹³⁴ Preukaz č. 76/85 k výkonu funkcie prevádzkového operátora, z osobnej zbierky autorky. Viz. príloha č. 14.

¹³⁵ Medaila „Za dlhoročnú prácu v doprave“, z osobnej zbierky autorky. Viz. príloha č. 15.

¹³⁶ Viz. príloha č. 16.

¹³⁷ Čestný titul „Najlepší pracovník dopravy“, z osobnej zbierky autorky. Viz. príloha č. 17.

¹³⁸ Ministrom dopravy v ČSSR v tom období bol Vladimír Blažek.

nezanevrel na svoju lásku k železnici a pravidelne navštevoval rušňové depo vo Zvolene a nezmeškal ani príležitosť zúčastniť sa historických jász jeho milovaných pár.¹³⁹

¹³⁹ Viz. príloha č. 18.

6. Záver

Autorka prostredníctvom práce zrekapitulovala historický vývoj železničnej siete na Slovensku a lokomotívy, ktoré na dlhých 35 rokov ovládli železničné trate. Z práce vyplýva, že roky po druhej svetovej vojne nepriniesli tak veľký rozvoj železničnej siete ako roky pred prvou svetovou vojnou. Zmena však nastala v technickej a konštrukčnej úrovni lokomotív vyrábaných na území Československa.

Železničná sieť na slovenskom území prešla viacerými štádiami. Za čias Rakúsko-Uhorska išlo predovšetkým o hlavné trate spájajúce hlavné body monarchie. Trate tak boli stavané najmä v okolí Bratislavy, ktorá v tej dobe slúžila ako odbočka z dráhy medzi Viedňou a Prahou. Zásadný rozvoj priniesla až hospodárska potreba spojenia medzi terajším Maďarskom a stredným Slovenskom. Po vzniku samostatného Československa začala rásť aj potreba spojenia medzi jednotlivými krajinami a zahustená tak bola, aj železničná sieť na dnešných hraniciach. Kľúčovým rozhodnutím tohto obdobia bola bezpochybne rekonštrukcia stávajúcich tratí. K prerušeniu budovania nových tratí došlo v roku 1938 s mobilizáciou. Druhá svetová vojna železničnú dopravu ochromila a jediné využitie v tomto období boli vojenské účely. Po vojne sa Československo muselo vysporiadať s problémami, ktoré nastali po stiahnutí nemeckých vojsk zo slovenského územia. Väčšina tratí bola obnovená v relatívne krátkej dobe. Z rozostavaných tratí však boli dokončené už iba dve. Pomyselným koncom veľkého rozvoja železničnej siete tak možno brať rozvoj osobnej dopravy.

Jedným z dôležitých prvkov vývoja sa stala postupná elektrifikácia tratí. Úseky elektrizované pred prvou svetovou vojnou mali iba lokálny charakter. Významný rozvoj tak nastal až v roku 1945 schválením plánu na elektrifikáciu 2 000 km slovenských tratí. Stále silnejšia konkurencia osobnej prepravy si vyžiadala zavedenie nových, výkonnejších trakcií v podobe motorovej alebo elektrickej. Netrvalo dlho a parné lokomotívy tak začali byť nahradzované menšími motorovými vlakmi, najmä na kratších lokálnych tratiach.

Na slovenských tratiach sa v priebehu rokov vystriedalo viacero lokomotív rôznej výroby. Autorka v práci priblížila aj dve spoločnosti, ktoré sú charakteristické pre spomínané obdobie. Škodovy závody v Plzni vyrobili pre československé dráhy cez 3 000 parných lokomotív rôzneho typu. Jednalo sa o rušne pre nákladné, osobné aj rýchlikové vlaky. Technicky vyspelé stroje boli okrem miestnych železníc dodávané aj

pre zahraničné spoločnosti. Konštrukčne boli inšpirované najmä radami z Británie a USA. Okrem Škodových závodov dodávala lokomotívy aj ČKD. Lokomotívka nemala tak veľa autentických rád, ako to bolo u Škody. Niektoré rušne boli v továrni vyrábané na základe technických plánov zo Škodových závodov. Pre ČKD typickou sa stala rada 477.0 prezývaná „Papagáj“. Tá sa stala aj poslednou sériou parných lokomotív vyrábaných v strojárni. Svoju prestíž si obe spomínané spoločnosti udržali počas celého obdobia parnej trakcie po druhej svetovej vojne a v Československu nemali konkurenciu.

Autorka v jednej celej kapitole rozobrala najznámejšie rady lokomotív na slovenských tratiach. Zatiaľ, čo obdobie pred druhou svetovou vojnou sa vyznačovalo technickou rozmanitosťou rušňov po roku 1945 nastáva zvrät. Na slovenské koľaje sa dostali prevažne stroje československej výroby. Nastalo tak obdobie najznámejších rád, ktoré pozná široká verejnosť. Medzi železničiarimi obľúbená 475.0 prezývaná „Šľachtická“ dodávaná od roku 1947 na slovenských tratiach jazdila až do roku 1975 kedy bola finálne vyradená z prevádzky v RD Zvolen. Okrem nej však rýchlikové vlaky ťahali aj rada 498.0 a 498.1. Jednalo sa o najrýchlejšie lokomotívy na československých dráhach. „Albatrosy“ nazývané podľa svojho sfarbenia sa stali technicky najdokonalejšími rušňami toho obdobia. Mnoho z nich bolo zreštaurovaných a fungujú pre historické účely aj v dnešnej dobe. Lokálne potreby potom naplňal typ 477.0 „Papagáj“. Poslednou vyrábanou lokomotívou je 556.0 „Štoker“. Rušeň bol navrhnutý tak, aby utiahol, čo najväčšiu nákladnú záťaž. Držal taktiež prvé miesto v počte vyrobených kusov. V roku 1980 odviezol posledný parný vlak z Bratislavy do Leopoldova. „Štoker“ sa tak stal aj pomyselnou bodkou za érou parnej trakcie.

Život na železnici v rokoch 1945 – 1980 bol charakteristický vo viacerých smeroch. Autorka využila mikrohistorický prístup, aby čitateľom priblížila fungovanie železničnej infraštruktúry očami pracovníka ČSD. Ako predlohu mala svojho starého otca, ktorý odslúžil štyridsať rokov ako rušňovodič.

Aj napriek technickému pokroku dnešnej doby je záujem o reštaurovanie parných lokomotív. Síce sa parné rušne nemôžu rovnať modernej trakcii, po ekonomickej ani výkonnostnej stránke, autorka považuje za dôležité udržať záujem o toto obdobie. Československo na istú dobu stálo na vrchole konštrukčného a technického vývoja. Parná trakcia sa do histórie zapísala ako éra silných a divokých strojov, ženúcich sa prírodou v oblakoch bieleho dymu.

7. Resumé

Railways in Slovakia have gone through many stages of development, from the first horse-drawn railways to modern electric locomotives running on permanent lines between towns. However, the invention of the steam engine, which is the subject of this thesis, played a major role in this development. The arrival of the first steam train in Bratislava marked the beginning of a new chapter of railway transport in Slovakia. As the emphasis on rail transport increased, the need for a denser rail network grew. The peak of railway line construction occurred before the First World War and was not fully restored until 30 years later. At that time, fast trains began to run from Prague via Bratislava to the Balkans. Rail transport began to be used more and more to transport freight, oil, timber, and even mail. Third-class lines were reconstructed and converted to double track. The main junction became the railway from Bratislava to Brno and the line connecting the Košice-Bohumín railway with the neighboring Czechia. Technical progress did not take place until after 1945 when technically capable steam locomotives of Czech manufacture began to run in Slovakia, which was then part of Czechoslovakia. The Škoda factories in Plzeň and Českomoravská-Kolben-Daněk produced many locomotives for the Czechoslovak railways, including the famous 475.0, 498.0, and 556.0 series. Countless other series of locomotives were produced for all types of trains, from freight to express trains, and even for foreign railways. Coal and water thus became the main raw materials for the railways. However, this did not last long. Steam power was expensive and gradually became insufficient for the energies that began to compete with it. Steam locomotives gradually gave way to diesel and electric locomotives. The last run of a steam train took place in 1980 and with it, the era of steam power came to an end. Despite no longer running on the lines, steam locomotives are remembered for their elegant appearance and unbridled wild power, which has gone down in history.

8. Zoznam použitej literatúry

Bibliografia

- BEK, Jindřich, *Atlas lokomotiv. Lokomotivy let 1945-1958*, Praha 1982.
- BEK, Jindřich, BEK, Zdeněk, *Encyklopedie železnice – Parní lokomotivy ČSD 3*, Praha 2000.
- BEK, Jindřich, KVARDA, Karel, *Atlas lokomotiv*, 1. diel, Praha 1970.
- BOREK, Vladislav, „Papoušci“, kteří nikdy nevzlétli. In: Svět velké i malé železnice 85, 2023, s. 86.
- BOSÁČEK, Josef, *Vrůtky a železnice*. In: Svět velké i malé železnice 62, 2017, s. 74.
- GARRAT, Colin, *The World Encyclopedia Of Locomotives*, London 2001.
- HOLLAND, Julian, *Great Railways of the World*, Dubai 2008.
- HONS, Josef, *Dejiny dopravy na území ČSSR*, Martin 1975.
- JELÉN, Jiří, *Světové železnice I*, Praha 1987.
- Kolektiv autorov, *Železnica v kocke*, Bratislava 2014.
- KOLOMNÝ, Radoslav, HRDINA, Zdeněk, STEJSKAL, Pavel, První „vysoké“ rychlíkové lokomotivy StEG. In: Svět velké i malé železnice 85, 2023, s. 5.
- KOLOMNÝ, Radoslav, *Lokomotivy StEG pro místní dráhy*. In: Svět velké i malé železnice 55, 2015, s. 54.
- KOLOMNÝ, Radoslav, *Lokomotivy ze strojírní Vídeňsko-glognické dráhy*. In: Svět velké i malé železnice 77, 2021, s. 77.
- KOLOMNÝ, Radoslav, *První lokomotivy rakouské konstrukce a výroby pro NStB*. In: Svět velké i malé železnice 65, 2018, s. 24.
- KOUTNÝ, Jan, *Konec „albatrosů“ na Slovensku*. In: Svět velké i malé železnice 46, 2013, s. 159.
- KUBÁČEK, Jiří a kol., *Dejiny železnic na území Slovenska*, Bratislava 2013.
- PROTHEROE, Ernest, *The Railways of the World*, London 1914.

SZOJKA, Ladislav, *Bratislava a železnice*, Bratislava 2010.

SZOJKA, Ladislav, *Dejiny železničnej siete na Slovensku*, Bratislava 2019.

Internetové zdroje

434.128. In: Železničné múzeum SR [online], [cit. 2024-03-28]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/katalog-predmet/11/>.

70 rokov rušňa 475.196. In: Výchrevňa Vrútky [online], [cit. 2024-04-03]. Dostupné z: <https://vyhrevna-vrutky.sk/70-rokov-rusna-475-196/>.

ČKD – Někdejší velmoc v produkci parních a motorových lokomotiv. In: ČKD Magazín [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z:

http://www.ckd.cz/kiwi_files/casopisy/ckd_mag_01_2015_web.pdf.

História železníc. 1918 – 1939. In: Železnice Slovenskej republiky [online],[cit.2024-04-10]. Dostupné z: <https://www.zsr.sk/dopravcovia/onas/historia-zeleznic/1918-1939/>.

História železníc. 1945 – 1992. In: Železnice Slovenskej republiky [online],[cit.2024-04-10]. Dostupné z: <https://www.zsr.sk/o-nas/historia-zeleznic/1945-1992/>.

Historie ČKD. In: ČKD Group [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <http://www.ckd.cz/translate/cs/about-us/historie-ckd>.

Historie Škoda. In: Škoda group a.s. [online], [cit. 2024-03-28]. Dostupné z: <https://www.skodagroup.com/cs/stranka/historie>.

Konštrukcia rušňov radu 556.0. In: Výchrevňa Vrútky [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://vyhrevna-vrutky.sk/parne-rusne/zoznam/556-036/konstrukcia-rusnov-radu-556-0/>.

Oslava 150. výročia trate Zvolen – Filákov. In: Výchrevňa Vrútky [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://vyhrevna-vrutky.sk/pozvanka-na-oslavu-150-vyrocia-trate-zvolen-filakovo/>.

Parní lokomotíva 477.043 „Papoušek“. In: ČD Nostalgie [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://www.cdnostalgie.cz/expozice/muzeum/nase-exponaty/-37132/>.

Parní lokomotíva 498.022 „Albatros“. In: ČD Nostalgie [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z: <https://www.cdnostalgie.cz/expozice/muzeum/nase-exponaty/-37137/>.

Průměrná hrubá měsíční mzda zaměstnanců v civilním sektoru národního hospodářství podle ekonomické činnosti (sekce OKEČ) a sfér, 1955 – 1992. In:

Český statistický úřad [online], [cit.2024-04-15]. Dostupné z:

<https://www.czso.cz/documents/10180/35067255/1100251539.pdf/afd4b303-aa1d-42f6-a1e8-8bab1b3f58ae?version=1.1>.

Rušeň radu 475.1. In: Výhrevňa Vrútky [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z:

<https://vyhrevna-vrutky.sk/parne-rusne/zoznam/475-196/rusen-radu-475-1/>.

Rušeň radu 486.0. In: Výhrevňa Vrútky [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z:

<https://vyhrevna-vrutky.sk/parne-rusne/zoznam/486-007/rusen-radu-486-0/>.

Rušeň radu 556.0. In: Výhrevňa Vrútky [online], [cit. 2024-03-28]. Dostupné z:

<https://vyhrevna-vrutky.sk/parne-rusne/zoznam/556-036/rusen-radu-556-0/>.

Stručný vývoj železničnej prevádzky na Slovensku. In: Železničné múzeum SR [online], [cit. 2024-03-29]. Dostupné z:

<https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-prevadzky-na-slovensku/>.

Stručný vývoj železničnej siete na Slovensku. In: Železničné múzeum SR [online],

[cit. 2024-03-28]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-siete-na-slovensku/>.

Technologické postupy obsluhy parných lokomotív ČHŽ. In: Vlaky.net [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z:

<https://www.vlaky.net/upload/images/reports/006269//Technologicke-postupy-obsluhy-parnych-lokomotiv-CHZ.pdf>.

Uniformy. In: Klub železničných modeláľů [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z:

<http://kzmtt.cz/uniformy>.

Vodné žeriavy v zbierkach múzejno-dokumentačného centra. In: Železničné múzeum SR [online], [cit. 2024-04-03]. Dostupné z:

<https://www.zeleznicnemuzeum.sk/stranka/vodne-zeriavy-v-zbierkach-mujejno-dokumentacneho-centra/>.

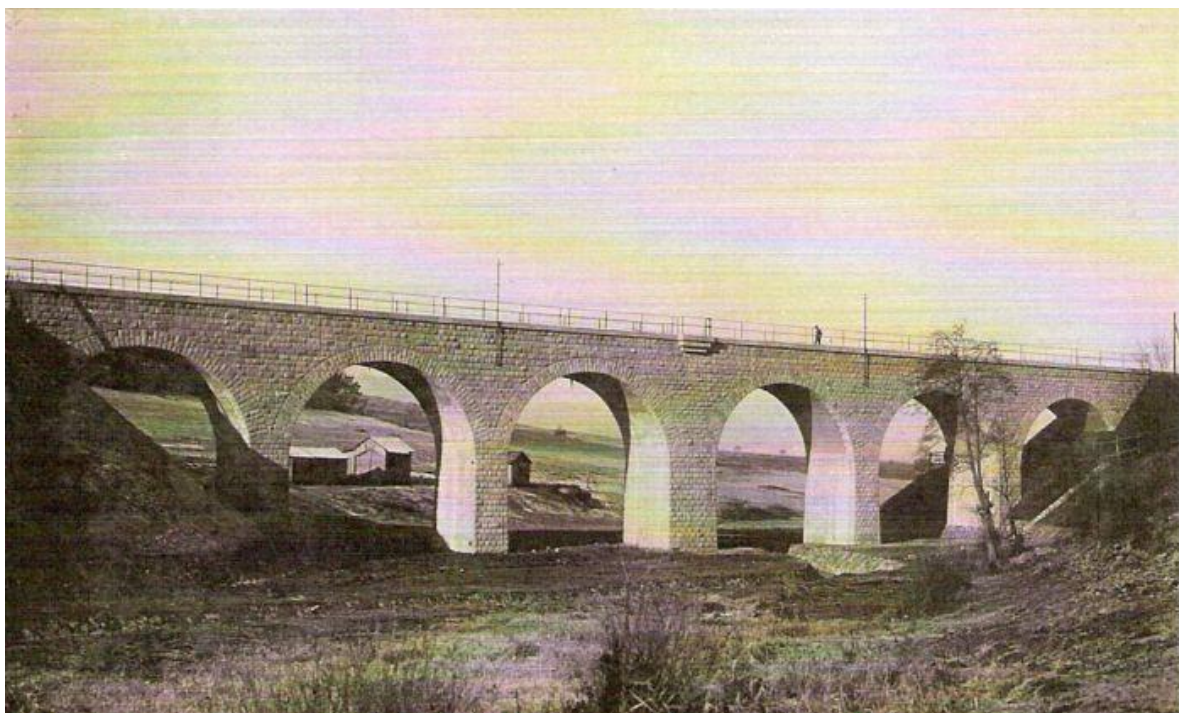
9. Prílohy

Zoznam príloh:

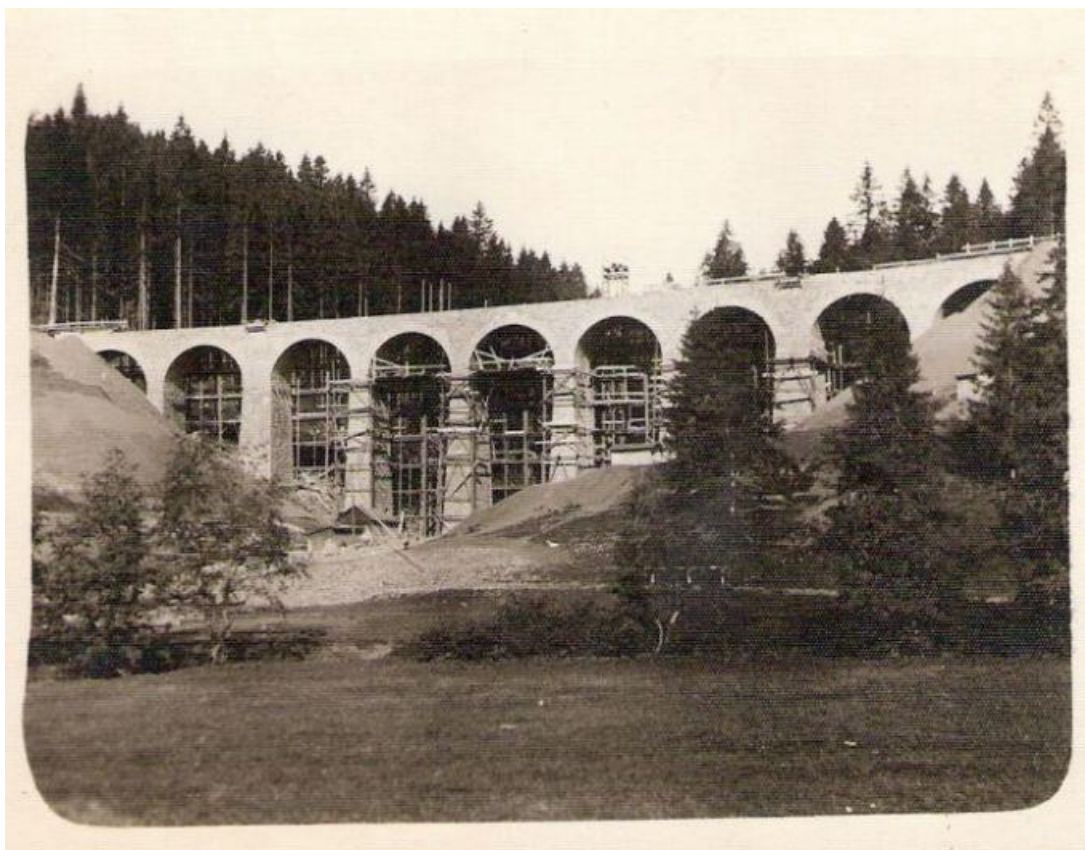
1. Železničná stanica Vrútky
2. Kamenný železničný most na trati Zvolen – Krupina.
3. Viadukt medzi Telgártom a Vernárom na trati Červená skala – Margecany.
4. Motorový rušeň T 478.4023 s parnou lokomotívou 475.1142 v depe Brno dolní.
5. Elektrický rušeň 499.0 a motorový rušeň 810.135 v Bratislave hl. st. v roku 1988.
6. Parný rušeň 475.1140 počas skúšobnej jazdy.
7. Parná lokomotíva 477.043 v Bratislave hl. st. 18.10.1980.
8. Parné rušne 498.113, 498.112 a 498.106 v rušňovom depe Bratislava hl. st. 19.9.1971.
9. Parný rušeň 498.107 v čele rýchliku 304 zo stanice Bratislava hl. st. smerom na Púchov.
10. Parný rušeň 556.0112 v Hlohovci.
11. Železničná stanica Zvolen. 20. roky 20. storočia.
12. Skupina mužov v železničnej rovnošate v depe Brno. V pozadí rušeň 556.0343.
13. Preukaz o oprávnení.
14. Preukaz č. 76/85 k výkonu funkcie prevádzkového operátora vysielacích rádiatelefonných staníc ČSD.
15. Medaila „Za dlhoročnú prácu v doprave 20 rokov“.
16. Odznak „Federace strojvůdců ČSD“.
17. Čestný titul „Najlepší pracovník dopravy“.
18. Preteky parných rušňov Grand Prix Zvolen.



1. Železničná stanica Vrútky. Fotené v roku 1896. Foto: Kóczány.
Zdroj: *Zbierka Železničného múzea SR*. In: *Železničné múzeum* [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/katalog-predmet/1271/>.



2. Kamenný železničný most na trati Zvolen – Krupina. Fotené okolo roku 1923.
Zdroj: *Zbierka Železničného múzea SR*. In: *Železničné múzeum* [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/katalog-predmet/2799/>.



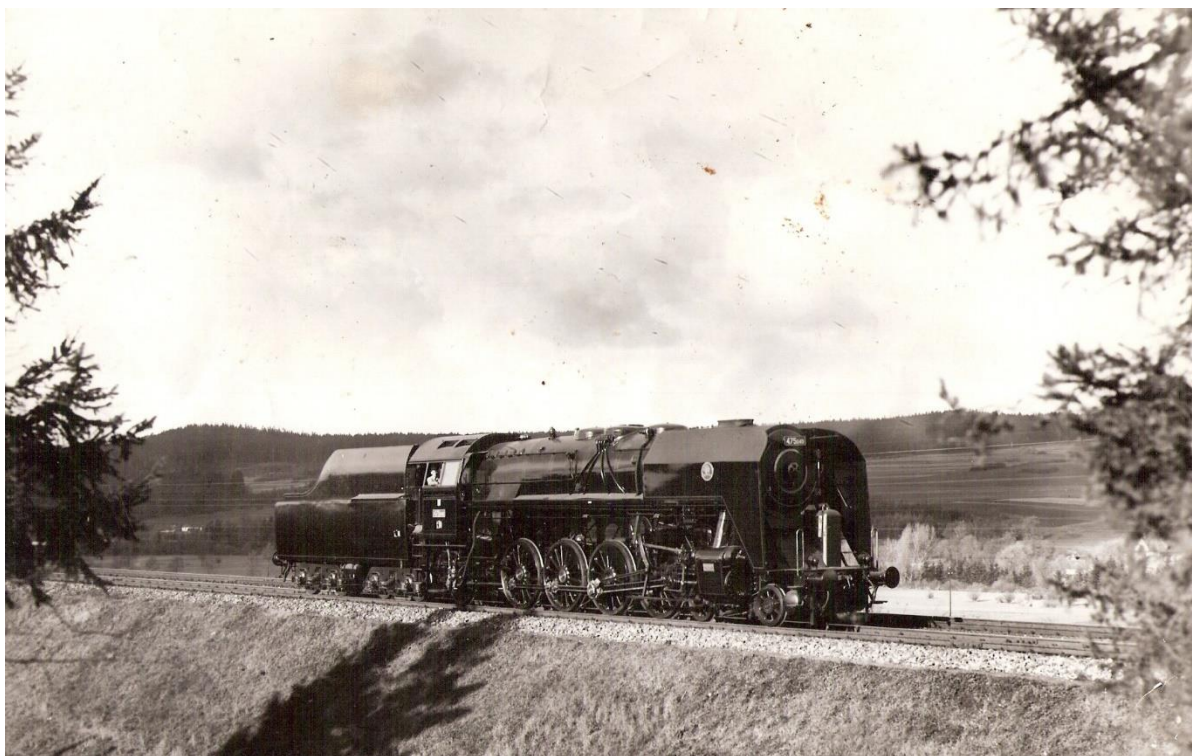
3. Rozostavaný viadukt medzi Telgártom a Vernárom na trati Červená Skala – Margecany. Fotené okolo roku 1933.
Zdroj: Zbierka *Železničného múzea SR*. In: *Železničné múzeum* [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/katalog-predmet/510/>.



4. Motorový rušeň T 478.4023 s parnou lokomotívou 475.1142 v depe Brno dolní. 1985
Zdroj: *Zbierka Železničného múzea SR*. In: *Železničné múzeum* [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/katalog-predmet/2276/>.



5. Elektrický rušeň 499.0 a motorový rušeň 810.135 v Bratislave hl. st. v roku 1988. Foto: D. Fedin.
Zdroj: *Zbierka Železničného múzea SR*. In: *Železničné múzeum* [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/katalog-predmet/1957/>.



6. Parný rušeň 475.1140 počas skúšobnej jazdy. Fotené okolo roku 1950.
Zdroj: *Zbierka Železničného múzea SR*. In: *Železničné múzeum* [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/katalog-predmet/1669/>.



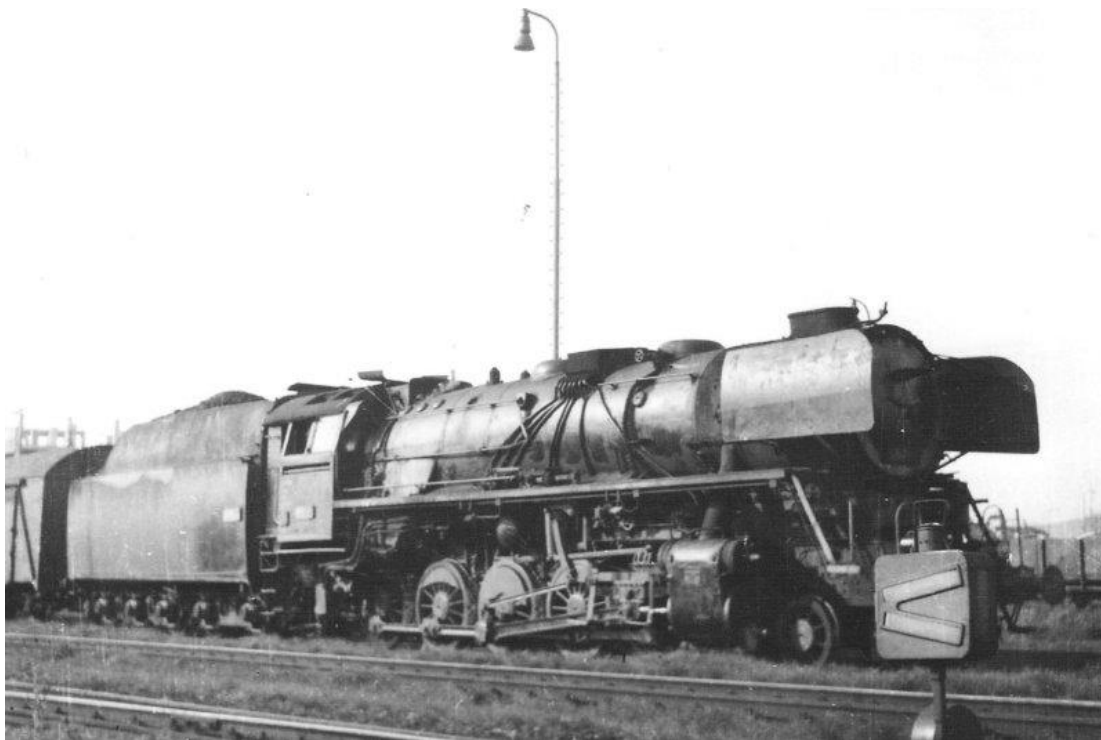
7. Parná lokomotíva 477.043 v Bratislave hl. st. 18.10.1980. Foto: J. Horník.
Zdroj: *Zbierka Železničného múzea SR*. In: *Železničné múzeum* [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/katalog-predmet/1689/>.



8. Parné rušne 498.113, 498.112 a 498.106 v rušňovom depe Bratislava hl. st. 19.9.1971. Foto: O. Řepka.
Zdroj: *Zbierka Železničného múzea SR*. In: *Železničné múzeum* [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/katalog-predmet/1709/>.



9. Parný rušeň 498.107 v čele rýchliku 304 zo stanice Bratislava hl. st. smerom na Púchov. 19.9.1971. Foto: O. Řepka.
Zdroj: *Zbierka Železničného múzea SR*. In: *Železničné múzeum* [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/katalog-predmet/1864/>.



10. Parný rušeň 556.0112 v Hlohovci. Približne rok 1970. Foto: B. Danko.
Zdroj: *Zbierka Železničného múzea SR*. In: *Železničné múzeum* [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/katalog-predmet/1898/>.



11. Železničná stanica Zvolen. 20. roky 20. storočia.

Zdroj: *Zvolen v premenách času*. In: Vlaky.net [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/5485-Zvolen-v-premenach-casu/#lg=1&slide=75>.



12. Skupina mužov v železničnej rovnošate v depe Brno. V pozadí rušeň 556.0343. Fotené okolo roku 1960. Zdroj: Zbierka Železničného múzea SR. In: Železničné múzeum [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z: <https://www.zeleznicnemuzeum.sk/katalog-predmet/1025/>.

SKD-2176/1960.
Číslo zápisu:..... z r.

PRŮKAZ O OPRÁVNĚNÍ

Soudruh Donoval Ján
narozený dne 10.8.1938 v Železná Breznica
okres Zvoleň vykonal všechny předepsané
zkoušky a ujel 20.000 km jako činný pomocník strojvedoucího a jako druhý strojvedoucí.

Je proto oprávněn řídit samostatně lokomotivy par-
nej trakcie - ----- na tratích ČSD.



v Košiciach dne 17.X.1960.

Urcen
náčelník služby ~~lokomotiv~~
vozby :

Úřední doplňující záznamy: Doplňující skúška pre
diessolelektickú trakciu, pre prevod elektrický
mechanický a hydraulický.



13. Průkaz o oprávnění. Z osobnej zbierky autorky.

ČESKOSLOVENSKÉ ŠTÁTNE DRÁHY

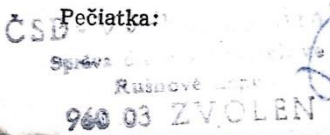
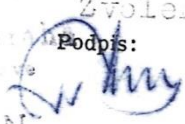
RUBINOVÁ
Mŕtvovska 960 03 ZVOLEN

PREUKAZ č. 76/85

k výkonu funkcie prevádzkového
operátora vysielacích rádiatelefonných
staníc ČSD

Platí do 23.10.1988
so služobným preukazom
č. 115 342

Vydal dňa 28.10.1985 RD ÚPV
Zvolen

Pečiatka:  Podpis: 

Donoval Ján - rušín.
Obvod pôsobnosti:
Prevádzkový obvod
RD Zvolen

Úradné záznamy:
Platnosť predĺžená do
23.10.1993
Československé štátne dráhy
Bratislava
Rušínové depo
960 03 ZVOLEN
Kalnat predĺžena do
13.4.1994 Rušínové depo
960 03 ZVOLEN
7

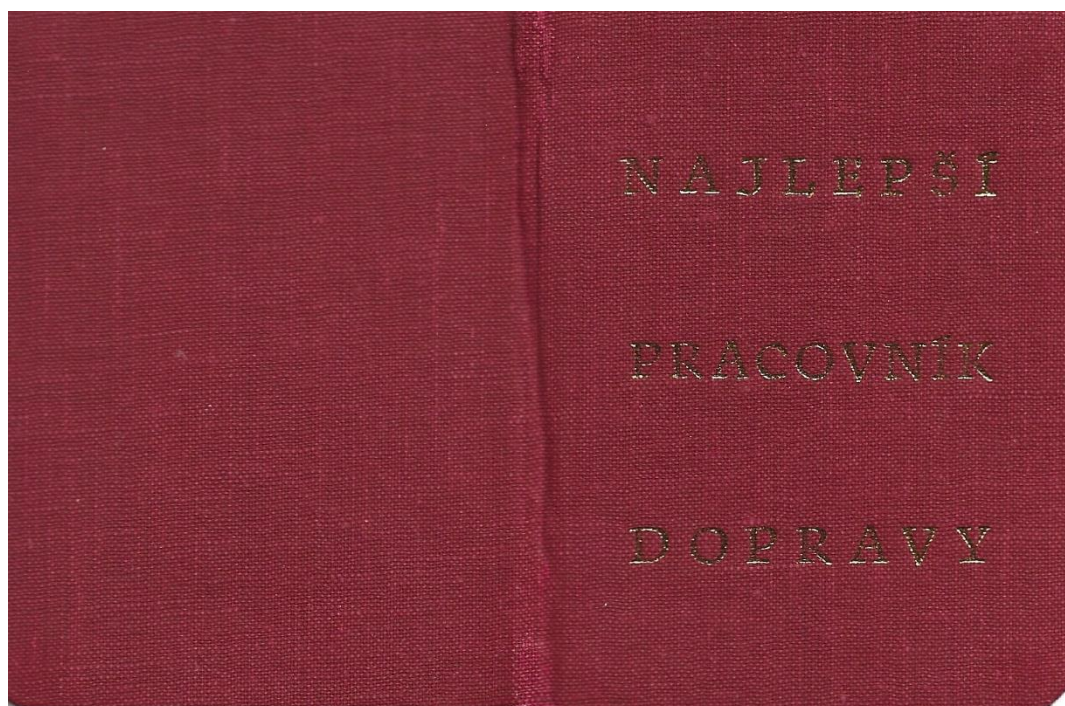
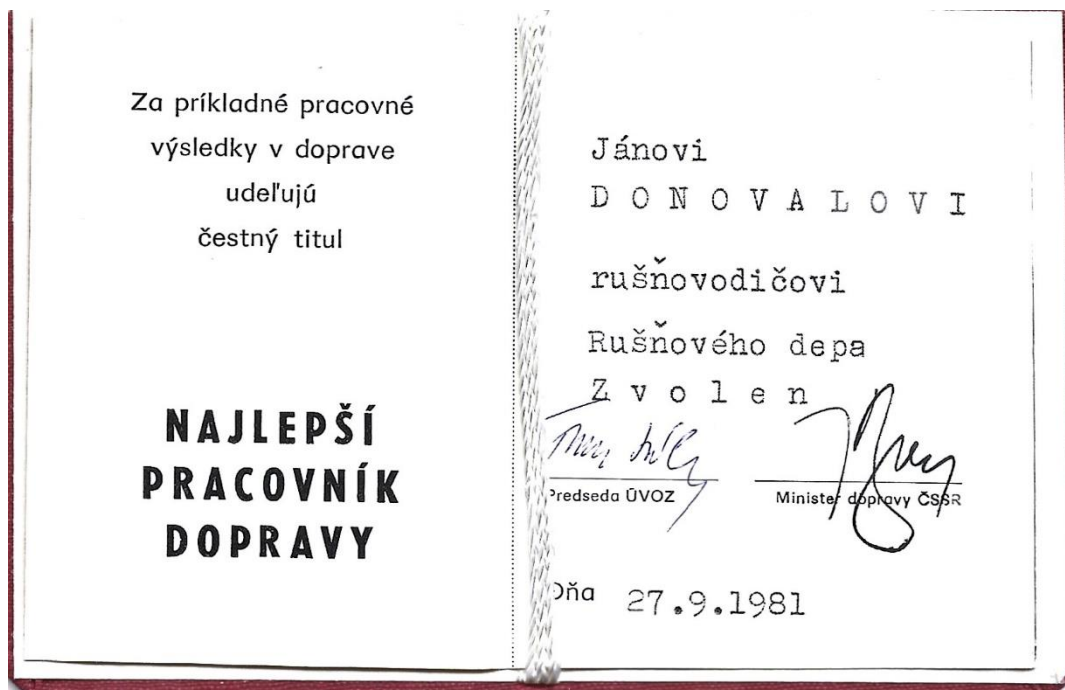
14. Preukaz č. 76/85 k výkonu funkcie prevádzkového operátora vysielacích rádiatelefonných staníc ČSD.
Z osobnej zbierky autorky.



15. Medaila „Za dlhoročnú prácu v doprave 20 rokov“. Z osobnej zbierky autorky.



16. Odznak „Federace strojůdců ČSD“. Z osobnej zbierky autorky.



17. Čestný titul „Najlepší pracovník dopravy“. Z osobnej zbierky autorky.



18. Preteky parných rušňov Grand Prix Zvolen. 12.9.2009. Foto: Milan Vojtek.
Zdroj: *Grand prix Zvolen 2009*. In: Vlaky.net [online], [cit. 2024-04-11]. Dostupné z:
<https://www.vlaky.net/galerie/3726/grand-prix-zvolen-2009-%E2%80%93-nostalgie-v-oblakoch-pary/?p=3#lg=1&slide=62>.