

MIROSLAV SABOL
ĽUDOVÍT HALLON

SLOVENSKÉ DRÁHY 1918-1948

KAROLINUM



Slovenské dráhy 1918–1948

Miroslav Sabol
Ľudovít Hallon

Recenzovali:

prof. Ing. Václav Průcha, CSc.

prof. PhDr. Marcela Efmertová, CSc.

doc. PaedDr. Patrik Derfiňák, PhD.

Mgr. Martin Turóci, PhD.

Na obálce je použit výřez z plakátu Viléma Rottera Slovenská strela, 1936.

Zdroj: Uměleckoprůmyslové museum v Praze.

Kniha vznikla za finanční podpory Ministerstva kultury ČR v rámci projektu NAKI III „Dvě století železnice v českých zemích.

Kulturní, socioekonomické a dopravně technické aspekty vývoje českých (československých) železnic“ (DH23P030VV034), který v letech 2023–2027 realizují Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy, Národní technické muzeum a České vysoké učení technické v Praze.

Vydala Univerzita Karlova

Nakladatelství Karolinum

www.karolinum.cz

Praha 2024

Redakce Veronika Ptáčková

Grafická úprava Jan Šerých

Sazba DTP Nakladatelství Karolinum

Vydání první

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NoDerivs 4.0 International License (CC BY-ND 4.0).

© Univerzita Karlova, 2024

© Miroslav Sabol, Ľudovít Hallon, 2024

ISBN 978-80-246-5995-4

ISBN 978-80-246-6010-3 (pdf)

ISBN 978-80-246-6011-0 (epub)

<https://doi.org/10.14712/9788024660103>



Univerzita Karlova
Nakladatelství Karolinum

www.karolinum.cz
ebooks@karolinum.cz

OBSAH

Úvod	7
<hr/>	
Železniční doprava na Slovensku před rokem 1918	12
Počáteční období vývoje koňské a parní trakce před rokem 1850	13
Rozvoj železniční dopravy po rakousko-uherském vyrovnání	16
Výstavba místních drah v období 1880–1914	17
<hr/>	
Období 1918–1938	21
Postavení Slovenska v hospodářství a infrastruktuře meziválečného Československa	21
Stav železniční sítě na Slovensku v roce 1918 a její začleňování do dopravního systému ČSR	23
Vládní a podnikové orgány železniční správy ČSR a jejich vztah ke Slovensku	30
Rekonstrukce, přestavba a dostavba železniční sítě Slovenska po roce 1918	32
Poválečná rekonstrukce technické základny železnic	32
Stavební železniční plán z roku 1920	34
Poválečná rekonstrukce železnic a výstavba prvních nových tratí	36
Realizace stavebního železničního programu do roku 1931	40
Realizace a rozšíření stavebního železničního programu po roce 1931	44
Stavební význam železnic pro armádu	54
Vztahy železniční a automobilové dopravy	57
Nostrifikace a tarifní politika	58
Proces nostrifikace a ovládnutí kapitálu soukromých drah československým státem	58
Vývoj železničních tarifů jako hospodářskopolitický a národněpolitický problém	64
<hr/>	
Období 1939–1948	74
Formování železniční dopravy za války	74
Železnice po Vídeňské arbitráži a vznik Slovenského státu	74
Organizace vedení drah	83
Výstavba tratí	86
Železnice a Slovenské národní povstání	98
Destruktivní dopad války na chod železnic	101

Válečné škody v železniční dopravě a jejich odstraňování po přechodu fronty	101
Rekonstrukce železnic jako nástroj politického boje	111
Obnova a plánování na dráze	121
Železnice a veřejnost	126
Osobní železniční doprava v období války	126
Osobní železniční doprava po válce	138
Nákladní železniční doprava	139
Automobilová doprava Slovenských drah	146
Personální záležitosti na železnici	153
Železniční nehody	157
Tratě, technika a elektrizace železnic	161
Problematika soukromých železničních tratí	161
Vozový park a technika železnic	163
Přípravy na elektrizaci železničních tratí a podíl Německa na těchto přípravách	166
<hr/>	
Závěr	175
<hr/>	
Seznam pramenů a literatury	181
Summary	188
O autorech	195

ÚVOD

Dějiny železniční dopravy na území dnešního Slovenska byly už v rámci marxistické historiografie poměrně frekventovaným tématem. Po roce 1989 se zájem o toto téma ještě zvýšil. Dějinami železniční dopravy se zabývá řada profesionálních historiků dějin techniky a hospodářství, zástupcové různých oblastí techniky souvisejících s danou problematikou, kteří mapují dějiny svého oboru, a také mnoho regionálních a amatérských historiků. Autoři se v minulosti zaměřovali zvláště na nejstarší období výstavby železnic v podmínkách Uherska před rokem 1918, které bylo nejdelší a svým rozsahem a největším historickým odstupem nejatraktivnější. Budování železnic, anebo spíše jejich přestavbu v meziválečném období do značné míry zpracovali v širších souvislostech čeští historici a slovenská historiografie se ve více-
rých monografiích a studiích věnovala především kontroverzním otázkám vývoje železniční dopravy během meziválečných let v konkrétních podmínkách Slovenska. Historici dosud věnovali menší pozornost rozvoji železniční dopravy na pozadí dynamických státoprávních a hospodářsko-politických změn v letech 1938–1948 na okleštěném území válečné Slovenské republiky a v poválečné ČSR.

Obsahem předkládané monografie je vývoj železniční dopravy na Slovensku v letech 1918–1948 se zvláštním zaměřením právě na méně zpracovanou problematiku období 1938–1948. V úvodních částech monografie autoři přinášejí základní informace o rozvoji drah před rokem 1918, dále následuje přehledný obraz vývoje v meziválečné době, koncipovaný zvláště na základě využití poznatků dosavadního historického výzkumu s částečným podílem nových poznatků, a největší prostor je věnovaný období 1938–1948, kde autoři vycházejí z dosavadní historické produkce věnované sledovanému tématu a především z vlastního nového pramenného výzkumu.

V posledním období vycházejí v slovenské historiografii početné práce o výstavbě a významu jednotlivých segmentů široce rozvětvené sítě úzkorozchodných lesních, průmyslových a dalších vedlejších tratí. Tato, jinak velmi zajímavá a přínosná, problematika není obsahem této monografie, která sleduje přednostně historii vývoje hlavních a lokálních tratí s normálním rozchodem v širších státoprávních, hospodářských a hospodářskopolitických souvislostech.

Dějiny infrastruktury a v jejich rámci i dějiny železniční dopravy na dnešním území Slovenska rozvinula už slovenská a částečně i česká marxistická historiografie. Vědecké práce na toto téma vycházely ve formě monotematických monografií a desítek studií a dějiny železnic nechyběly ani v dobových syntézách hospodářských dějin a dějin techniky. V úvodu této monografie je třeba upozornit především na klíčové monografické práce a na některé významnější syntézy pojednávající o sledované problematice. Na zhodnocení velkého rozsahu prací k dějinám železniční dopravy v jednotlivých regionech Slovenska nemáme dostatek prostoru. Vzhledem k jejich přínosu uvedeme pro ilustraci alespoň některé.

Průkopníkem monografického zpracování vývoje železniční dopravy na území Slovenska se stal historik *Ján Purgina*, který roku 1957 vydal publikaci zaměřenou přednostně na dějiny železnic v oblasti hlavního města Bratislavy. Dále uvedme publikaci *Hanuše Etnera*, která se zabývá počátkem železniční sítě na Slovensku.¹ V případě historie československých železnic byl průkopníkem český historik *Miloslav Štěpán*.² Celkový pohled na výstavbu, respektive přestavbu, železniční sítě a problémy železniční dopravy na Slovensku v období 1918–1945 přinesla ve zvláštních kapitolách první významná syntéza slovenských hospodářských dějin českých autorů *Josefa Faltuse* a *Václava Průchy* z roku 1969.³ Dějinám železniční dopravy na Slovensku se velmi intenzivně věnoval i přední český historik dopravy *Josef Hons*, který problematiku Slovenska zařadil do velké syntézy k vývoji dopravy na území Československa z poloviny 70. let, která vyšla na Slovensku.⁴ Významným historikem dopravy byl též slovenský muzejník *Marián Klapita*, který v roce 1983 publikoval spolu s dalším významným historikem dopravy *Jozefem Striššem* monografii o dějinách Považské dráhy a byl též autorem syntézy dějin železniční dopravy na Slovensku do roku 1918, která však zůstala v rukopise.⁵ Na konci 80. let sestavil stručnou syntézu dějin železnic na Slovensku odborník z oblasti dopravy *Milan Klubal*.⁶ Ve stejném období vydal přehlednou syntézu československých dějin železniční dopravy český historik techniky *Tomáš Kučera*.⁷

Nové možnosti svobodného historického bádání a publikování vědeckých prací po roce 1989 ještě více podnítily zájem o dějiny železniční dopravy na Slovensku a v bývalé ČSR u profesionálních historiků a též u mnohých au-

1 Ján Purgina: *Vývoj železnic na Slovensku od roku 1837 so zreteľom na Bratislavu*, Bratislava 1957; Hanuš Etner: *Začiatky železnic na Slovensku*, Bratislava 1959.

2 Miloslav Štěpán: *Přehledné dějiny československých železnic 1824–1948*, Praha 1958.

3 Jozef Faltus – Václav Průcha: *Přehľad hospodárskeho vývoja na Slovensku v rokoch 1918–1945*, Bratislava 1969.

4 Josef Hons: *Dejiny dopravy na území ČSSR*, Bratislava 1975.

5 Marián Klapita – Jozef Strišš: *100 rokov Považskej železnice Trenčín – Žilina*, Žilina 1983.

6 Milan Klubal: *Stručné dějiny a súčasnosť železničnej dopravy na Slovensku*, Bratislava 1989.

7 Tomáš Kučera: *Československé železnice*, Praha 1989.

torů z kruhu amatérských historiků. Na začátku 90. let vyšlo několik prací českých a slovenských autorů, kteří na sledované problematice pracovali už v 80. letech. Český historik hospodářských a sociálních dějin *Milan Hlavačka* vydal monografii ze starších dějin dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce a další přední český historik hospodářských dějin a dějin techniky *Ivan Jakubec* publikoval komparativní monografii o vývoji železniční dopravy v ČSR a Německu ve 30. letech minulého století. V Ostravě byla vydána práce hospodářského historika *Petra Popelky*.⁸ V roce 1993 obhájila slovenská historička hospodářství a techniky *Mária Ďurechová* na Historickém ústavu SAV disertační práci průkopnického charakteru na téma dějin dopravy na Slovensku v meziválečných letech, která obsahuje též rozsáhlou kapitolu o přestavbě a problémech železniční dopravy.⁹ Na tuto práci, která zůstala v rukopise, navazuje v mnoha směrech i předkládaná monografie. Na konci 90. let vyšlo přelomové dílo v rámci sledované problematiky, které zhodnotilo všechny základní stránky dějin železnic na území Slovenska od prvopočátků až do roku 1992. Na díle pracoval kolektiv třinácti odborných autorů v čele s předním historikem dopravy a zvláště železnic *Jiřím Kubáčkem*.¹⁰ Kniha vyšla v reedici v roce 2007. Jedním ze spoluautorů uvedené práce byl také významný odborník *Ladislav Szojka*, který se v následujícím období stal jedním z nejplodnějších autorů v oblasti výzkumu dějin železnic na Slovensku. Už roku 2002 vydal s dvěma spoluautory publikaci o Košicko-bohumínské dráze a od roku 2010 publikoval řadu monografií. Mezi nimi je syntéza vývoje železniční sítě, lokálních drah i monografie o železnici v okolí Bratislavy a o tatranské elektrické dráze.¹¹ Téma vývoje nejdůležitější tratě na území Slovenska Košicko-bohumínské dráhy bylo zpracováno vícekrát. Nejnovějším a zároveň i nejkompexnějším a graficky nejpřitažlivějším dílem na dané téma do roku 1918 je monografie kolektivu autorů pod vedením historika dopravy a muzejníka *Petra Šimka*, vydaná v roce 2022.¹² Z nejnovějších

8 Milan Hlavačka: *Cestování v éře dostavníků. Všední den na střeoevropských cestách*, Praha 1996; Milan Hlavačka: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990; Ivan Jakubec: *Vývoj československých a německých drah 1929–1937*, Praha 1991; Petr Popelka: *Zrod Moderní dopravy. Modernizace dopravní infrastruktury v Rakouském Slezsku do vypuknutí první světové války*, Ostrava 2013.

9 Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku v mezivojnovom období 1918–1938*, disertační práce, Bratislava 1993.

10 Jiří Kubáček a kol.: *Dějiny železnic na území Slovenska*, Bratislava 1999.

11 Ladislav Szojka – Pavol Kukučík – Rudolf Kukučík: *Košicko-bohumínska železnica*, Bratislava 2002; Ladislav Szojka: *Bratislava a železnice. Železnice v Bratislave do roku 1918*, Bratislava 2010; Ladislav Szojka: *Dějiny Tatranskej elektrickej železnice*, Bratislava 2012; Ladislav Szojka: *Dějiny lokálních železnic na Slovensku*, Bratislava 2016; Ladislav Szojka: *Dějiny železničnej siete na Slovensku*, Bratislava 2019.

12 Peter Šimko a kol.: *Košicko-bohumínska železnica. Veľká kniha o ocelovej tepne severného Slovenska. 150 rokov Košicko-bohumínskej železnice 1872–2022*, Žilina 2022; Peter Šimko: *Jazda storočiami. Dejiny dopravy na Slovensku a výpoveď exponátov z malého múzea*, Žilina 2020.

prací k problematice dějin jednotlivých železničních tratí připomínáme ještě publikaci sestavenou dalším plodným historikem železniční dopravy *Dušanem Lichnerem* o výstavbě a významu unikátní dráhy Diviaky – Banská Bystrica, vybudované na přelomu 30. a 40. let minulého století.¹³ Celkový pohled na vývoj lesních železnic na Slovensku přináší nejnovější práce hospodářského historika *Martina Turóciho* a *Dušana Lichnera*.¹⁴ Syntézou dějin dopravy na Slovensku, která speciálně v kontextu ostatních druhů dopravy pojednává o vývoji železnic se zaměřením na období 1938–1948, je monografie historika hospodářství a techniky *Miroslava Sabola* z roku 2015.¹⁵

Problematika vývoje železniční dopravy na Slovensku a v ČSR byla po roce 1989 zhodnocená z různých úhlů pohledu také v rámci vícero syntetizujících prací z hospodářských a sociálních dějin. Připomenout můžeme například monografii *Ludovíta Hallona* o problémech industrializace v meziválečném období z roku 1995, práci *Romana Holce*, který mapuje vývoj železnic v 19. století, kapitoly *Ivana Jakubce* o dějinách dopravy v monografii o otázkách hospodářské vyspělosti meziválečné ČSR z roku 2000, vícero částí syntéz hospodářských dějin ČSR ve 20. století od kolektivu českých historiků pod vedením *Václava Průchy* z let 2004 a 2009 a též relevantní části syntézy hospodářských dějin válečné Slovenské republiky od historika hospodářských dějin *Petra Mička* z roku 2010. Dějin železniční dopravy v kontextu rozvoje cestovního ruchu se dotýkají práce českých historiků *Jana Štemberka* a *Ivana Jakubce*.¹⁶

Ze subdisciplíny dějin techniky k tématu železnic také přistupovalo a přistupuje množství historiků techniky. Za zdůraznění bezesporu stojí mnohohosvazková syntéza *Studie o technice v českých zemích pro období 1918–1945 a 1945–1992* od kolektivu autorů pod vedením *Jaroslava Folty*. Před rokem 1989 vydal práce o dějinách železnic *Jiří Vysloužil*.¹⁷ Železniční dopravu ve svých

13 Dušan Lichner: *Cez tunely Veľkej Fatry*, Žilina 2023.

14 Martin Turóci – Dušan Lichner: *Slovenské lesné železnice*, Čadca 2023; Martin Turóci: *Košicko-bohumínska železnica a Kysuce*, in: P. Šimko a kol.: *Košicko-bohumínska železnica. Veľká kniha o ocelovej tepne severného Slovenska*, Žilina 2022, s. 167–182.

15 Miroslav Sabol: *Dejiny dopravy na Slovensku 1938–1948 (1950)*, Bratislava 2015.

16 Ludovít Hallon: *Industrializácia Slovenska 1918–1938. Rozvoj alebo úpadok?*, Bratislava 1995; Roman Holec: *Štát s dvoma tvármi. K hospodárskemu vývoju monarchie, Uhorska a Slovenska 1848–1867*, Bratislava 2014; Eduard Kubů – Jaroslav Pátek (ed.): *Mýtus a realita hospodárskej vyspělosti Československa medzi svetovými vojnami*, Praha 2000; Václav Průcha a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, I. Období 1918–1945*, Brno 2004; Václav Průcha a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, II. Období 1945–1992*, Brno 2009; Peter Mičko: *Hospodářská politika Slovenského štátu. Kapitoly z hospodárskych dejín Slovenska 1938–1945*, Krakov 2010; Jan Štemberk: *Fenomén cestovního ruchu. Možnosti a limity cestovního ruchu v meziválečném Československu*, Pelhřimov – Praha 2009; Jan Štemberk: *Pěšky, na lyžích, na kole, lodí či autem. K dějinám československé turistiky v letech 1945–1968*, Pelhřimov 2017; Ivan Jakubec – Jan Štemberk: *Cestovní ruch pod dohledem třetí říše*, Praha 2018.

17 Jaroslav Folta a kol.: *Studie o technice v českých zemích 1918–1945*, V, Praha 1995; Jaroslav Folta a kol.: *Studie o technice v českých zemích 1945–1992*, VIII, Praha 2003; Jiří Vysloužil: *Vývoj železnič-*

pracích mapuje také český historik *Jan Rychlík*. Z pracovníků Národního technického muzea v Praze přispívá k poznání vývoje železnic v poslední době především *Michal Novotný*. Z mladých slovenských historiků připomeneme ještě doktoranda na Historickém ústavu SAV v Bratislavě *Patrika Beňuše*.¹⁸

Z dosud neuvedených prací k dílčím tématům dějin slovenských drah uvedeme alespoň pro ilustraci tematické pestrosti publikace *Richarda Lacka* k dějinám některých tratí, *Milana Krále* a *Dušana Habardy* o elektrické železnici Bratislava – Vídeň, *Ladislava Kmeťa* k výročí lokomotivního depa ve Zvolenu, *Jozefa Petrince* o vývoji železnic na Horní Nitře, *Karla Sándora* k výročí dráhy Levice – Hronská Dúbrava a z novějších prací monografii *Dušana Lichnera* o úzkokolejkách a lesních železnicích na Slovensku nebo odborně kvalitní monografie *Marka Englera* o železnicích na západním Slovensku. O specifickém tématu železničních nehod vyšly práce od *Jozefa Gulíka ml.* Železnicím se ve své vědecké práci věnoval také historik prešovské univerzity *Patrik Derfiňák*.¹⁹

Autoři jakožto rodilí mluvčí slovenštiny děkují doc. JUDr. PhDr. Janu Štemberkovi, Ph.D., za přečtení rukopisu a cennou pomoc se správným užíváním češtiny.

ní sítě v Československu, in: *Medzinárodné symposium 150 let železnic v Československu*, Brno 1989, s. 71–81.

- 18 Jan Rychlík: Vznik, zánik a obnova Československa a změny v železniční dopravě mezi českými zeměmi a Slovenskem, in: *Česko-slovenská historická ročenka 2017–2018*, Bratislava 2018, s. 251–267; Michal Novotný: Jak železnice zasáhly do vývoje měst, *Reburber. Zpravodaj Národního technického muzea. Křižovatky architektury* 11 (2015), s. 44–47; Michal Novotný: Za železničními dílnami v Bubnech. Za starou Prahu, *Věstník Klubu Za starou Prahu* 45 (16), č. 3 (2015), s. 24–26; Patrik Beňuš: Kríza v železničnej dopravnej sieti na južnom území Slovenska po roku 1938, in: *Moc v dejinách ľudskej spoločnosti. Stretnutie mladých historikov XIII*, Košice 2024, s. 66–78; Patrik Beňuš: Peážna doprava na území Pohronskej župy po Viedenskej arbitráži a jej vplyv na vznik Tomášovskej spojky a Gemerských spojok, in: *Kateřina Hrušková a kol.: České, slovenské a československé dějiny 20. století XVII.*, Hradec Králové 2023, s. 11–27.
- 19 Richard Lacko: 120. výročie železničnej trate Zvolen – Vrútky, Vrútky 1992; Richard Lacko: *Ozubnicová trať Tisovec – Pohronská Polhora*, Vrútky 1996; Milan Král – Dušan Habarda: *Elektrická lokálna železnica Bratislava – Viedeň*, Bratislava 1992; Ladislav Kmeť: *125 rokov Rušňového depa Zvolen*, Vrútky 1997; Jozef Petrince a kol.: *100 rokov železnic na hornej Nitre*, Prievidza 1996; Karol Sándor: *100 výročie otvorenia železničnej trate Levice – Hronská Dúbrava*, Levice 1996; Dušan Lichner: *Úzkokolejky na Slovensku*, Žilina 2012; Dušan Lichner: *Lesné železnice na Slovensku*, Žilina 2012; Marko Engler: *Železnice v okolí Smoleníc a Dobrej Vody*, Trnava 2017; Marko Engler: *120 rokov trate Lužianky – Hlohovec – Leopoldov*, Trnava 2018; Marko Engler: *120 rokov trate Trnava – Smolenice – Jablonica – Kúty*, Trnava 2018; Jozef Gulík ml.: *Železničné nehody na Slovensku*, Praha 2006; Patrik Derfiňák: Staničné kroniky, zdroj informácií o situácii na východnom Slovensku a Podkarpatскеj Rusi, in: *Podkarpatská Rus a východné Slovensko v súradniciach času (1918–1939)*. Čriepky z histórie, Prešov 2017, s. 167–224.

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA NA SLOVENSKU PŘED ROKEM 1918

Budování drah v dlouhém 19. století znamenalo skutečnou revoluci ve vývoji pozemní dopravy. Železniční doprava se stala jedním z klíčových atributů průmyslové revoluce a jedním z hlavních předpokladů nástupu industrializace a novodobého mezinárodního obchodu. Představitelé států ve vyspělejších částech světa proto už v první polovině 19. století připravovali plány výstavby železniční sítě na svém území. Uhry jako hospodářsky méně rozvinutá východní část habsburské monarchie však do poloviny 19. století ve všech attributech nastupující průmyslové revoluce zaostávaly. V plném rozsahu to platilo i o rozvoji železniční sítě. Příčina zaostávání spočívala v hospodářské politice habsburského dvora vůči uherské části monarchie, ale také ve vnitropolitickém a sociálně-ekonomickém vývoji Uher s přetrvávajícími feudálními vlastnickými vztahy. K urychlení anebo k zpomalení celkového hospodářského rozvoje Uher včetně budování železnic přispívaly zlomové politické, státoprávní a sociálně-ekonomické změny ve střední Evropě, které přinášelo dlouhé 19. století. Jednalo se především o revoluci 1848–1849, Bachův absolutismus, rakousko-uherské vyrovnání v roce 1867, první mezinárodní hospodářskou krizi v roce 1873 a industrializační politiku Uher na přelomu 19. a 20. století. Podle vlivu uvedených mezníků můžeme v dějinách železniční dopravy na území Slovenska vyčlenit tři základní období.²⁰

20 K rozsáhlé problematice vývoje železnic na Slovensku před rokem 1918 podáváme jen přehledné základní informace převzaté z následujících publikací, vydaných v různých obdobích od 50. let minulého století až po současnost. Ján Purgina: *Vývoj železnic na Slovensku od roku 1837 so zreteľom na Bratislavu*, Bratislava 1957; Josef Hons: *Dejiny dopravy na území ČSSR*, Bratislava 1975; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku v medzivojnovom období 1918–1938*, disertační práce, Bratislava 1993; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic na území Slovenska*, Bratislava 1999; Ladislav Szojka: *Dejiny železničnej siete na Slovensku*, Bratislava 2019; Peter Šimko a kol.: *Košicko-bohumínska železnica. Veľká kniha o ocelovej tepne severného Slovenska. 150 rokov Košicko-bohumínskej železnice 1872–2022*, Žilina 2022; Roman Holec: *Štát s dvoma tvármi. K hospodárskemu vývoju monarchie, Uhorska a Slovenska 1848–1867*, Bratislava 2014.

POČÁTEČNÍ OBDOBÍ VÝVOJE KOŇSKÉ A PARNÍ TRAKCE PŘED ROKEM 1850

Vládní kruhy tehdejších Uher, za kterými stáli především velcí vlastníci půdy (magnáti a vysoký klérus), viděly v železniční dopravě prostředek podstatného zvýšení exportu zemědělských produktů, a nikoli předpoklad pro industrializaci země, kterou nevnímali jako důležitou. Výstavba a provoz železnic vytvářely zisky a pracovní místa. Železnice umožňovala a zlevňovala hromadnou přepravu zboží, surovin a lidí, doslova revolucionizovala možnosti prostorové mobility. Zpřístupňovala a integrovala vzdálené periferní oblasti. Železnice obrazně „posunula“ či „přiblížila“ o tisíce kilometrů i tu nejvzdálenější lokalitu, a to jak pro lidi, tak pro úřady, obchody, zařízení pro volnočasové aktivity, vznikající turistiku i širěji cestovní ruch.²¹ Železnice byly od začátku finančně náročným podnikatelským odvětvím, vyžadujícím obrovské kapitálové investice. Proto se jejich financování uskutečňovalo prostřednictvím nových podnikatelsko-organizačních forem – akciových společností. Tím se mobilizoval, resp. nově organizoval celý bankovní systém. Železnice tvořily oblast, jejíž ekonomický, sociální a strategický význam si jednotlivé státy velice rychle uvědomily. To bylo důvodem počátečního nejasného vztahu státu k výstavbě drah. Kombinoval se a střídal přístup spočívající ve státním financování výstavby a provozu drah se soukromopodnikatelským přístupem, kdy státy ponechávaly prostor soukromému kapitálu a pouze jeho toky usměrňovaly vydáváním koncesí a poskytováním garancí výnosů. Změny těchto přístupů se projevovaly postátněním železničních společností a při vysokých finančních nákladech privatizací státních tratí.²²

Počáteční rané období budování železnic v Uhrách a tím i na území Slovenska můžeme ohraničit lety 1836–1850. Motivačním činitelem prvních plánů železničních tratí byla skutečnost, že vládní kruhy, které představovali hlavně velcí vlastníci půdy, spatřovaly v železnici prostředek podstatného zvýšení vývozu zemědělské produkce. Zatímco se v Čechách už od roku 1825 podle projektu Františka Antonína Gerstnera budovala první železnice, zatím jen koněspřežná, z Českých Budějovic do Lince a Gerstner již podle svých anglických zkušeností počítal, že později by mohla být nasazena parní trakce, v Uhrách se plně spokojili s primitivní a přežitou konstrukcí anglického inženýra Henryho Robinsona Palmera z roku 1821, podle které tahala zvířata vozy na dlouhých lanecích nebo řetězech po ploché kolejnici na podpěrách ve výšce 2 až 3 m nad zemí. Jednokolové a dvojkolové vozy měly na obou stranách koleje koše, do kterých se musel náklad rozdělovat rovnoměrně tak, aby vozy mohly udržovat rovnováhu. Nedostatky tohoto zařízení se pokusili odstranit

21 Roman Holec: *Štát s dvoma tvármi*, s. 185.

22 Tamtéž; Hanuš Etner: *Začiatky železníc*, s. 7.

tím, že na místo jedné nosné kolejnice použili dvě a na vozidla dali čtyři kola. Tímto zařízením měla být vybavena celá trať z Pešti přes Solnok do Debrecína. Nepoužitelnost této železnice v praxi se ukázala hned na zkušebním úseku (sotva míli dlouhém) již v roce 1827, takže za půl roku byla demontována a materiál se rozprodal.²³

Uherský sněm jedenáct let po otevření první železniční tratě v Anglii, tedy v roce 1836, schválil tzv. železniční zákon, který počítal s výstavbou 12 drah v různých regionech Uher. Tři hlavní tratě měly vést přes území dnešního Slovenska. Uhry však na takto rozsáhlý projekt neměly k dispozici dostatek vlastního kapitálu a zahraniční investoři nacházeli výhodnější možnosti kapitálových investic do rozvoje železniční dopravy v západní Evropě. První úspěšný plán v dějinách železniční dopravy Uher se podařilo uskutečnit až v letech 1839–1846, a to právě na Slovensku. Šlo o trať Bratislava – Trnava – Sereď. Pro dobové poměry bylo signifikantní, že tu nevyužili perspektivní parní trakci, ale již přežitý koňský pohon. Na půdě uherského sněmu údajně argumentovali tím, že Uhry mají dostatek koní a ovsu, ale málo uhlí. Stavbu iniciovala akciová společnost 17 obchodníků a velkostatkářů jihozápadního Slovenska s cílem urychlit a zlevnit dopravu zemědělských produktů. Tak jako v případě stavby jiných železnic v tomto období našla využití i v dopravě osob. Projektantem a stavbyvedoucím této dráhy byl *František Otto Hiernymi*. Koněspřežná dráha v délce 49,5 km sloužila až do roku 1870, kdy již železničím vládla parní trakce. Ještě o několik let déle sloužili koně na trati České Budějovice – Linec – Gmunden. O výstavbu nové dráhy měli zájem nejen velkostatkáři jihozápadního Slovenska, ale také vídeňští finančníci. Trať totiž měla spojit na dřevo bohaté Pováží s Vídní a umožnit zásobování hlavního města monarchie palivovým dřevem. Výkopové práce začaly už v roce 1837, ale kvůli finančním problémům se na stavbě začalo intenzivně pracovat až od roku 1839. Termín otevření dráhy se neustále posouval. První úsek byl uveden do provozu v roce 1840 a celá trať až v roce 1846. Uhry nedisponovaly průmyslem, který by byl schopen vyrobit parní lokomotivu či vozy. Ani kolejnice se v Uhrách v této době nevyráběly. Podle jízdního řádu z roku 1852 trvala cesta koňskou dráhou z Bratislavy do Trnavy 4 hod. a 15 min. Vlaky jezdily dvakrát denně, každý den. Vozy se podobaly poštovním dostavníkům a disponovaly I., II. a III. třídou. Vlak obvykle tahal pár koní. V roce 1868 koňská dráha dopravovala obilí, dřevo a cestující s pomocí 30 osobních, 157 nákladních vozů a 109 koní. Hospodářský a politický vývoj však už v raném období provozu koňské trakce otevíral prostor pro nástup parního provozu.

Nástup parní železnice na sebe nedal dlouho čekat. Praktické potřeby a pokrok techniky vedly na konci 40. let 19. století i v Uhrách k výstavbě první

23 Hanuš Etner: *Začiatky železnic*, s. 9.

trati s parním pohonem. Výstavba probíhala za spolupráce s rakouskou částí monarchie. Roku 1848 byla zahájena doprava na úseku Gänserndorf – Bratislava v rámci budování dráhy z Vídně do Pešti. Původní plány též počítaly s koňským provozem, v roce 1845 však došlo ke změně a bylo schváleno, že provoz budou zajišťovat parní stroje. První vlak vedený parní lokomotivou přijel do Bratislavy 20. srpna 1848. Na trati byly vybudovány známé stavby, jako Červený most a tunel před Bratislavou, které slouží svému účelu dodnes. Podle propočtů činily přepravní náklady na 1 uherskou míli (přibližně 8,53 km) u koněpřežky 20 až 25 krejcarů, ale u parní trakce při stejné vzdálenosti pouhé 1,5 až 3 krejcarů. Z toho vyplývalo, že parní železnice snížila přepravní náklady o více než 90 %. O dva roky později (1850) byl dokončen další úsek trati z Bratislavy do Štúrova.²⁴

V polovině 40. let představil veřejnosti tehdejší uherský ministr dopravy *gróf Štefan Széchenyi* velkorysý projekt výstavby uherských drah. Ten vycházel z tzv. paprskového konceptu, kde všechny tratě měly vycházet z Pešti. Obhajoval koncepci, aby v Uhrách byly všechny dráhy, s ohledem na jejich strategický význam, financovány výlučně státem. Soukromý kapitál měl být z železničního podnikání úplně vyloučen. Navzdory snaze vlády držet se této zásady budování železniční sítě nepokračovalo. Politická situace a stav státní pokladny byly hlavními faktory, které tento záměr zmařily. Vláda tak byla v zájmu urychlení budování drah nucena systém státních železnic opustit.²⁵

V následujícím období pod vlivem událostí revoluce 1848–1849 a následné porážky uherských stavů a postupného nastolení Bachova absolutismu vývoj uherské železniční sítě až do poloviny 60. let 19. století stagnoval. Revoluční události však zároveň otevřely cestu k překonávání feudálních přežitků a k formování moderního tržního hospodářství. Uhry stále postrádaly na rozsáhlý železniční projekt vlastní kapitál a zahraniční investoři nacházeli výhodnější možnosti zhodnocení svých kapitálových investic na západ od Uher. Území dnešního Slovenska bylo tehdy jako mimořádně průmyslově a hospodářsky významná oblast Uher existenčně závislé na železničním spojení a napojení na strategicky důležité tratě. Podle plánů ze 40. let se všechny nové dráhy skutečně budovaly hvězdicovitě s hlavní křižovatkou v centrálně položené Pešti, hlavním městě Uher. Při státních objednávkách se upřednostňovaly tratě spojující hlavní město s regiony, a nikoli vyhovující potřebám těchto oblastí. Nejlepší příklad macešského postoje k regionu poskytoval Gemer se svým hornictvím a významnými železářskými a hutnickými pod-

24 Martin Haidmann: Vývoj železnic na Slovensku, in: *Ročenka štátných a súkromných železnic Slovenskej republiky pre rok 1942–43*, Bratislava 1943, s. 531–532; Štefan Kazimír: Doprava, tovarovo-výmenné vztahy, ceny a mzdy, in: *Hospodárske dejiny Slovenska 1526–1848*, ed. Mária Kohútová – Jozef Vozár, Bratislava 2006, s. 132–133; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 13–14; Vladimír Ringes: *Stezkou dějin naší dopravy*, Praha 1958, s. 50.

25 Martin Haidmann: Vývoj železnic na Slovensku, s. 531.

niky. Jejich majitelé (Andrássyové) se pokoušeli využít svůj vliv, ale nakonec zůstali odkázáni sami na sebe. *Gróf Manó Andrássy* se snažil iniciovat státní podporu výstavby místních drah, ale stát navzdory hospodářskému významu regionu nezabezpečil výstavbu přípojných tratí. Aktivita se tak museli chopit místní podnikatelé a elity. Až bezprostředně po rakousko-uherském vyrovnání se podařilo Andrássyům prosadit tak potřebnou další výstavbu železničních tratí.²⁶

ROZVOJ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY PO RAKOUSKO-UHERSKÉM VYROVNÁNÍ

Novou kapitolu rozvoje železniční dopravy otevřelo rakousko-uherské vyrovnání v roce 1867. Trvala do nástupu první světové hospodářské krize v roce 1873. Nezávislá uherská vláda přijala nový ambiciózní program výstavby železniční sítě, vypracovaný pod vedením prvního ministra veřejných prací a komunikací *grófa Imricha Mikó*a. Nový plán předpokládal postupné rozšíření železniční sítě o nové stavby v celkové délce 4 820 km. Na území Slovenska tento plán původně počítal s výstavbou pěti úseků v severojižním směru, které měly spojit hornické regiony středního Slovenska s Budapeští. V roce 1868 byly vydány koncese k výstavbě 35 nových železničních tratí. Uherský stát ve snaze přilákat soukromý kapitál poskytoval akciovým společnostem na výstavbu tratí, obdobně jako rakouská část, státní garance. Na jejich čerpání vznikala nárok po dokončení stavby a zahájení provozu. V případě vážných hospodářských problémů železniční společnosti převzala stavbu a provoz stát, respektive jeho podnik Uherské královské státní železnice (*Magyar Államvasutak – MÁV*). Hornaté Slovensko bylo zpočátku pro železniční investory jen velmi málo přitažlivé, neboť tu předpokládali vysoké stavební náklady. Postupně je však přesvědčila možnost dopravy velkého množství surovin z území Slovenska do jižních oblastí Uher, především do nového průmyslového centra – Budapešti. Železnice přitom začali stavět v údolích slovenských řek, kde se nacházelo méně přírodních překážek, a vedly preferovaným severojižním směrem.²⁷ V letech hospodářské konjunktury 1869–1873 přibývalo na Slovensku celkem 888 km nových drah. Bylo to období největšího rozmachu železniční sítě v dějinách Slovenska. Z uvedené

26 Tamtéž, s. 189–190; Ladislav Szojka: *Bratislava a železnice*, s. 15–16.

27 Jednalo se o klíčové hlavní tratě: Košicko-bohumínská dráha (Košice – Žilina – Bohumín), Uherská severní dráha (Pešť – Filakovo – Lučenec – Zvolen – Vrútky), První uhersko-haličská dráha (Michalany – Humenné – Medzilaborce – Lupkov – Přemyšl), Uherská severovýchodní dráha (na Slovensku úsek Košice – Michalany – Slovenské Nové Mesto – Čop), Povážská dráha (první úsek Bratislava – Trenčín), Prešovsko-tarnovská dráha (Prešov – Orlov – Tarnov), Gemerské průmyslové dráhy (Filakovo – Plešivec – Dobšiná a Jesenské – Tisovec).

délky nových tratí zaujímal významný podíl sedm nových drah. Důležitá byla Uherská severní dráha Budapešť – Zvolen – Vrútky. Přírůstek byl pět dalších tratí na území východního a jihu středního Slovenska. Zvláštní význam však měl sedmý železniční úsek sledovaného období: Košicko-bohumínská dráha.²⁸ Na rozdíl od ostatních drah nevedla severojižním směrem, ale západovýchodním a protínala Slovensko od západu na východ. Po roce 1918 většina severojižních železničních tahů ztratila původní význam, ale význam Košicko-bohumínské dráhy naopak stoupl. Košicko-bohumínská trať v délce 368 km sloužila především spojení železnicových revírů středního a východního Slovenska s uhelnými revíry Ostravska a pro obchodní spojení Uher se Slezskem. Práci na této dráze našlo asi 17 tisíc dělníků, kteří vybudovali 573 mostů a pět tunelů. V roce 1873 po otevření provozu na Košicko-bohumínské dráze jezdilo 51 lokomotiv, 30 osobních a 800 nákladních vozů. Mimořádný přínos této dráhy spočíval především v tom, že umožnila rozvoj nových průmyslových center na severním a severozápadním Slovensku, jako Žilina, Ružomberok, Liptovský Mikuláš a Poprad. Naproti tomu tradiční hornická centra na středním Slovensku, především Banská Štiavnica a Kremnica, zůstala mimo hlavní tratě, což mělo za následek jejich hospodářskou stagnaci.²⁹

VÝSTAVBA MÍSTNÍCH DRAH V OBDOBÍ 1880–1914

V letech 1874–1880 výstavba železnic v důsledku hluboké hospodářské krize podstatně zpomalila. V tomto období přibývalo na Slovensku jen 115 km nových tratí. Hospodářská krize negativně dopadala nejen na nové projekty, ale i na stávající dráhy. Jednotlivé železniční společnosti se dostávaly do ekonomických problémů a očekávaly pomoc od státu. Navzdory hospodářskému útlumu se však právě v tomto čase stavěla pro Slovensko velmi důležitá Povážská dráha z Bratislavy do Žiliny v jejím druhém úseku Trenčín – Žilina. Dokončena byla v roce 1883. Hospodářské oživení na sklonku 19. století, které v Uhrách vyvrcholilo první velkou vlnou industrializace, přineslo třetí významnou kapitolu výstavby železnic před rokem 1918. Rozmach infrastruktury a průmyslu, spojený s rozvojem domácího i zahraničního obchodu a s nástupem moderního bankovníctví, v tomto období iniciovala záměrná a cílevědomá industrializační politika uherské vlády. Jejím hlavním atributem se staly tzv. průmyslové zákony z let 1881 až 1907, přinášející soubor

28 Hanuš Etner: *Začiatky železníc*, s. 9–11; srovnej: Roman Holec: *Štát s dvoma tvármi*.

29 Slovenský národný archív (dále jen SNA), f. Ministerstvo dopravy a verejných prác – odbor železnic 1938–1945 (dále MDVP žel.), kart. 25, Hodnota košicko-bohumínskej trate; Peter Šimko a kol.: *Košicko-bohumínska železnica*, s. 30–45.

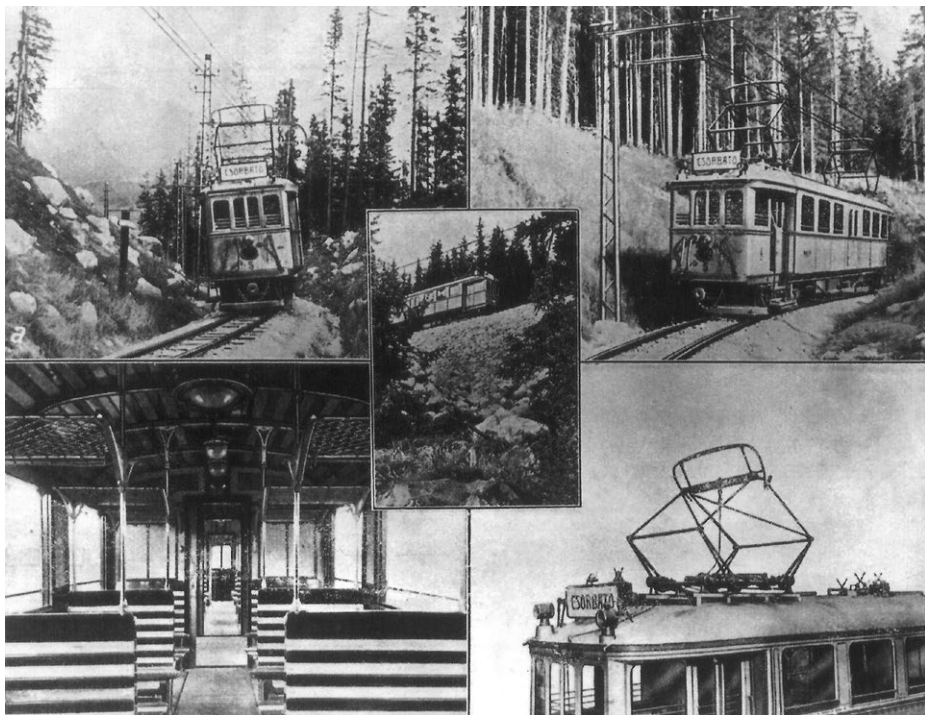
opatření na přilákání zahraničního kapitálu a stimulů podporujících budování průmyslu. K motivačním stimulům patřily též výhodné železniční tarify a poskytované slevy na dopravu strategických surovin a hotových výrobků.

Třetí období rozmachu železniční sítě v podmínkách Uher během let 1880–1914 podnítil zákon o výstavbě místních drah z roku 1880, který stanovil technickoprovozní a finanční úlevy pro jejich výstavbu a provoz. Obdobný zákon o místních drahách byl přijat i v předlitavské části monarchie.³⁰ Na základě tohoto zákona vznikaly místní dráhy, jejichž úkolem bylo umožnit výstavbu železnic v hospodářsky méně rozvinutých regionech a přinést výhody, jež skýtala železnice, i do těchto regionů. Místní dráhy napájely hlavní tratě, vybudované v předcházejícím období, a zprostředkovaly spojení s regionálními centry průmyslu, obchodu, zemědělství a též nastupujícího cestovního ruchu. Stát motivoval soukromý kapitál, aby se do výstavby zapojil například tím, že až 50 % hrubých provozních nákladů přejímal vlastník hlavní tratě, kterým byl zpravidla stát anebo státem garantovaná soukromá společnost. Například jen státem garantovaná Košicko-bohumínská dráha převzala do svého provozu lokální dráhu v celkové délce 650 km. Soukromí budovatelé místních drah měli zároveň možnost bezplatné dopravy surovin a materiálu na státních tratích, výhodného využití vagonů ve vlastnictví MÁV a další benefity.

Období výstavby místních drah je možné rozdělit na tři přibližně desetileté dílčí etapy. V letech 1880–1890 bylo postaveno přibližně 390 km tratí, v letech 1891–1900 přibylo 830 km železnic a v období 1901–1914 bylo do provozu odevzdáno dalších 617 km místních drah. Propojování lokálních drah postupně vedlo k vytváření magistrál celoslovenského významu, jakými byly ponitranská nebo pohronská magistrála. Většina místních drah byla ve státním provozu, ale jejich prioritní akcie ovládaly soukromé společnosti financované zahraničním a částečně domácím kapitálem. Na sklonku existence starých Uher bylo na území Slovenska v provozu cca 40 místních drah, které propojovaly s hlavními tratěmi většinu regionů Slovenska. Tyto měly normální rozchod, ale zároveň na jejich jednotlivé úseky navazovala hustá síť dalších lokálních úzkorozchodných lesních, průmyslových a jiných „železnic“, sloužících místním převážně hospodářským účelům.

Na přelomu 19. a 20. století se začalo také s výstavbou elektrických tratí, zvláště formou městských drobných drah (tramvajů a trolejbusů). V Bratislavě byla v roce 1895 uvedena do provozu jedna z prvních městských elektrických tratí v habsburské monarchii. Přibližně o dvacet let později, v roce 1914, spustilo městskou elektrickou dráhu i město Košice. Ve Vysokých Tatrách začal v roce 1904 jezdit „elektrobus“, tedy trolejbus, nahrazený v letech 1908 až

30 K místním drahám v Předlitavsku srovnej: Stanislav Pavlíček: *Naše lokálky*, Praha 2002.



Tatranská doprava v roce 1911. Zdroj: archiv Miroslava Sabola.

1912 *Tatranskou elektrickou vicinální dráhou* s elektrárnou v Popradu. Převážně lázeňským hostům sloužila elektrická dráha Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice. Další elektrická dráha byla vystavěna pro potřeby těžby dřeva v Lubochni. Těsně před první světovou válkou se rozjel první bratislavský trolejbus směřující na Železnou studničku a elektrická trať z Bratislavy přes Petržalku do Vídně. Během první světové války se však provoz trolejbusů zastavil.

Začátky rozvoje železnic v Uhrách byly spojeny především s aktivitami zahraničního kapitálu. Například financování výstavby koňské dráhy Bratislava – Sereď probíhalo za vydatné pomoci kapitálové skupiny vídeňských *Rothschildů*. Nejvhodnější podmínky pro aktivity zahraničních společností v železniční dopravě Uher se vytvořily v období hospodářské konjunktury 1869–1873. Tehdejší vládní program výstavby drah totiž obsahoval rozvětvený systém státních investičních stimulů. Nejvýznamnější stimul představovaly státní záruky za ztráty při výstavbě a provozu soukromých tratí. Záruky zabezpečovaly investorovi zisk a všechna potenciální rizika nesl stát. Při vytváření železničních společností se spojovaly rodiny uherských magnátů, jako například rody *Andrássy*, *Forgách*, *Széchenyi*, s rakouským, německým,

anglickým, francouzským nebo belgickým kapitálem. Štědrá státní podpora vedla pochopitelně k jejímu zneužívání, korupci a k defraudacím. Jednotlivé soukromé dráhy proto postupně přejímal stát a nové se budovaly z jeho iniciativy anebo za účasti místní samosprávy. Vliv státu v železniční dopravě prohloubil tzv. sekvestrační zákon z roku 1883, kterým se rozšířily pravomoci státu ve vztahu k soukromým železničním společnostem. V procesu postátňování drah sehrál důležitou roli ministr veřejných prací a komunikací *Gábor Baross*.³¹ Ten v roce 1891 prosadil, aby stát odkoupil Uherskou severovýchodní dráhu a celé síť tratí Rakousko-uherské společnosti státní dráhy na uherském území v délce 1 600 km. Jeho zásluhou bylo také zavedení pásmového tarifního systému v osobní a následně i v nákladní dopravě, jehož originalita zaujala odborníky v řadě zemí tehdejšího světa. Zároveň inicioval výstavbu prvního mostu a zároveň železničního mostu přes Dunaj v Bratislavě, spojujícího město s Petržalkou. Jedním z hlavních záměrů postátňování drah v Uhrách bylo zavedení výhodného tarifního systému na státních tratích, který by přispěl k rozvoji domácího hospodářství, zvláště průmyslu a ke zvýšení jeho konkurenceschopnosti vůči dovozu ze zahraničí. Postátňování železnic v Uhrách však zůstalo v polovině cesty a výsledným stavem byl smíšený typ státních a soukromých vlastnických vztahů s převažujícím vlivem státu. Postátňovací proces v rakouské části monarchie dospěl podstatně dále než v Uhrách, což pak mělo závažné důsledky v nových hospodářsko-politických podmínkách po vzniku Československa. Od roku 1875 až do vzniku ČSR v roce 1918 nebyl uskutečněn žádný významný železniční projekt. Železniční výstavba se v této době omezila na sice dosti početné, ale jen doplňkové krátké tratě navazující na hlavní tepny.³²

Dráhy integrované před rokem 1914 do uherského systému plnily hospodářské funkce, spojení do Haliče mělo i vojenskostrategický význam. Není možné opominout ani jejich funkci jako důležitého nositele integrity a nástroje uherského centralismu a maďarizace.³³

V roce 1918 dosahovala délka sítě hlavních a místních drah na území Slovenska už 3 228 km a byla v podstatě dobudovaná. Železniční dopravu však čekaly závažné systémové změny a výstavba technicky náročných tratí po historických státoprávních, národněpolitických a hospodářskopolitických změnách, které ve střední Evropě proběhly v roce 1918.

31 I přesto, že ministr Baross, ačkoli měl slovenské kořeny, se hlásil k maďarské národnosti a byl velkým stoupencem uherské jednoty, za jeho zásluhy po něm bylo pojmenováno v slovenské Bratislavě jedno z významných náměstí na nábřeží Dunaje.

32 Hanuš Etner: *Začiatky železnic*, s. 46–47; Pavel Dufek: *Infrastrukturní stavby na Slovensku ve 30. letech 20. století. Nástroj překonání hospodářské krize, prostředek obrany, podpora industrializace?*, *Česko-slovenská historická ročenka* 26, č. 1 (2024), s. 67.

33 Jozef Faltus – Václav Průcha: *Prehľad hospodárskeho vývoja*, s. 77.

OBDOBÍ 1918–1938

POSTAVENÍ SLOVENSKA V HOSPODÁŘSTVÍ A INFRASTRUKTUŘE MEZIVÁLEČNÉHO ČESKOSLOVENSKA

Po zániku habsburské monarchie se Slovensko stalo součástí nového státního útvaru Československé republiky. Z hospodářského hlediska představovalo Československo nový ekonomický prostor vytvořený ze tří částí bývalého ekonomického prostoru Rakousko-Uherska, a to českých zemí, Slovenska a Podkarpatské Rusi, které se nacházely na velmi rozdílném stupni industrializace. Zatímco české země převzaly okolo 75 % průmyslového potenciálu vyspělejší rakouské části monarchie, Slovensko zdědilo necelých 19 % objemu průmyslu převážně agrárních Uher. Podle statistik z roku 1910 dosahoval podíl činného obyvatelstva přináležejícího k průmyslu a živnostem v českých zemích asi 40 %. Na Slovensku se uvedený ukazatel pohyboval v roce 1910 přibližně na hranici 18 %. Hluboké rozdíly v dosažené úrovni vykazovaly téměř všechny oblasti hospodářského života v západní a východní části nového státu. Rozdíly však vykazovaly také hospodářské právo, daňový systém a struktura hospodářských orgánů státní správy a regionální samosprávy. Uvedené skutečnosti byly důsledkem dualismu v hospodářském rozvoji habsburské monarchie po roce 1867. Specifický problém vývojových disproporcí mezi českými zeměmi a Slovenskem tvořila oblast infrastruktury. Vzhledem k odlišnému vývoji v dualistické ekonomice habsburské monarchie před rokem 1918 představovala infrastruktura Slovenska ve vztahu k infrastrukturu českých zemí samostatný celek, neorganicky vyčleněný z jednotného systému bývalých Uher. Jednotlivé složky infrastruktury na území Slovenska zaostávaly za úrovní českých zemí po stránce kvantitativní i kvalitativní a svým charakterem neodpovídaly hospodářským a komunikačním potřebám mladé republiky. Jednou z hlavních úloh hospodářské politiky vládních orgánů nové ČSR proto bylo urychlené dobudování komunikací na Slovensku a zároveň jejich přizpůsobení změněným podmínkám a unifikace s infrastrukturou českých zemí. Realizace uvedených úloh byla součástí širšího procesu restrukturalizace ekonomiky Slovenska po zásadní změně odbytových podmínek rozpa-

dem jednotného trhu monarchie a paralelního procesu začleňování hospodářství Slovenska do nového ekonomického prostoru ČSR.³⁴

Na přestavbě infrastruktury Slovenska po roce 1918 měl klíčový podíl stát a jeho instituce. Vládní kruhy první republiky totiž přijaly koncepci systematické státní podpory rozvoje infrastruktury formou legislativních opatření, finanční pomoci i přímé účasti v podnicích či korporacích. V raném období existence ČSR souvisela uvedená orientace hospodářské politiky s poválečnou vlnou sociálního hnutí a vzestupem vlivu sociálnědemokratické strany, jejíž představitelé vstoupili do vlády. V tomto období vláda a parlament přijaly vícero stěžejních právních předpisů a velkorysých programů budování infrastruktury, počítajících se štedrou podporou státu. Realizace zákonů a rozvojových programů pokračovala i po opadnutí vlny radikálního sociálního hnutí a ústupu sociálnědemokratické strany z vládních pozic. Výhledové programy se speciálně zaměřovaly na zaostalejší východní části nového státu. Vznikaly dokonce zvláštní plány budování infrastruktury na Slovensku a Podkarpatské Rusi. Odstraňování rozdílů mezi západní a východní částí ČSR v hospodářské legislativě, daňovém systému, ale i v mimoekonomických oblastech se věnovalo samostatné ministerstvo pro sjednocení zákonů (často nazývané ministerstvem unifikací) pod dlouhodobým vedením pozdějšího premiéra *Milana Hodži*. Zavádění rozvojových plánů do života však postupovalo pomalu a mnohé se nepodařilo do konce existence meziválečné ČSR uskutečnit. Narážely totiž na závažné překážky. Mnohé z nich měly objektivní technický a hospodářský charakter. Plány však narážely také na hospodářsko-politické překážky, na zájmy lobbistických skupin a na zkostnatělost vládní byrokracie. Konkrétní výsledky rozvojových programů byly polovičaté a jejich efekt přicházel s velkým zpožděním, proto nemohly plnit původní záměry v zamýšleném rozsahu. Pomalé odstraňování disproporcí v infrastruktuře Slovenska, především v dopravním systému a jmenovitě v železniční dopravě, mělo za následek přetrvávání rozdílů v hospodářských podmínkách západní a východní části ČSR, například v provozních nákladech a tarifních otázkách. Nevýhodné hospodářské podmínky handicapovaly výrobce ze Slovenska v konkurenci s podstatně vyspělejšími hospodářstvími českých zemí, stejně jako ve vztahu k zahraniční konkurenci. Disproporce v oblasti infrastruktury patřily mezi hlavní příčiny zaostávání procesu restrukturalizace ekonomiky a tím i stagnace vývoje industrializace, což představovalo základní problém meziválečného Slovenska. Pomalá přestavba infrastruktury vyvolávala

34 K problematice postavení Slovenska v hospodářství meziválečné ČSR srovnej například: Jozef Faltus – Václav Průcha: *Prehľad hospodárskeho vývoja na Slovensku v rokoch 1918–1945*, Bratislava 1969; Ludovít Hallon: *Industrializácia Slovenska 1918–1938. Rozvoj alebo úpadok?*, Bratislava 1995; Ludovít Hallon: *Príčiny, priebeh a dôsledky štrukturálnych zmien v hospodárstve medzivojnového Slovenska*, in: *Slovensko v Československu 1918–1939*, ed. Valerián Bystrický – Milan Zemko, Bratislava 2004, s. 293–364.

na Slovensku vlnu kritiky v hospodářských kruzích, která se přenášela na politickou scénu a zahrnila se i mezi širokou veřejností. V hospodářském a společenském životě Slovenska se překážky rozvoje infrastruktury, zvláště dopravního systému, postupně transformovaly na významné politikum. Jelikož hlavním subjektem přestavby infrastruktury byl stát, kritika ze Slovenska mířila především na vládní hospodářské instituce, jejichž sídlem bylo v souladu s centralistickým státoprávním uspořádáním ČSR hlavní město Praha. Z vícerých složek infrastruktury měly ve vládní hospodářské politice nejvyšší význam otázky rozvoje dopravní sítě, především železnic, a elektrifikace a elektrizace. Ostatní složky hrály převážně vedlejší roli.

STAV ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ NA SLOVENSKU V ROCE 1918 A JEJÍ ZAČLEŇOVÁNÍ DO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU ČSR

Od vzniku ČSR se dopravní situací a dopravní politikou zabývala vláda v podstatné části své agendy. Někteří národohospodáři predikovali význam dopravy, který se měl každým rokem zvyšovat. Část z nich dokonce její význam posunula natolik, že v celé hospodářské činnosti viděla jenom činnost přemísťovací, tj. dopravu hmot a její spojování.³⁵

Rozvíjející se letecká doprava, stabilizovaná loďná doprava, rychle narůstající význam automobilové dopravy, žádný z těchto dopravních segmentů nedokázal ohrozit důležitost železnice ve slovenském dopravním systému. Ta si během celého meziválečného období udržovala dominantní postavení. Dopravní problémy mezi válkami na Slovensku souvisely téměř výlučně se železnicí. Železniční síť byla tvořena drahami státními, soukromými ve státním provozu, soukromými v soukromém provozu a několika krátkými úseky drah cizozemských, které procházely československým státním územím.³⁶

Problémy spojené se železniční dopravou se v meziválečných letech staly Achillovou patou a neuralgickým bodem celkového hospodářského vývoje Slovenska. Skutečnost, že právě železniční doprava měla na začátku 20. století z mezinárodního hlediska nejvýznamnější postavení v pozemní dopravě, platila na Slovensku dvojnásobně. Železniční síť totiž před rokem 1918 představovala jedinou rozvinutější složku dopravního systému a celé infrastruktury Slovenska. Nový československý stát převzal po Rakousko-Uhersku 29,5 % rozsahu železniční sítě. Celková železniční síť v ČSR dosahovala délky 13 533 km (ale jen 12 % bylo dvoukolejných). Z toho 10 890 km připadalo na tratě státní. V soukromých rukách bylo 2 263 km tratí, které provozoval stát. Jen 260 km drah bylo provozováno soukromými společnostmi, které je vlastnily.

35 Blíže srovnej: Jakov Aleksandrovič Novikov: *Problém bídy*, Praha 1914.

36 *Deset let Československé republiky*, II, Praha 1928, s. 383; Miloslav Štěpán: *Přehledné dějiny*, s. 197.

V cizím provozu, státními společnostmi sousedních států bylo spravováno 125 km tratí.³⁷

Podíl Slovenska na uvedené délce dosahoval 28 %. Na 100 km² slovenského území připadalo 6,1 km železnic, zatímco v českých zemích 12,3 km. Vzhledem k počtu obyvatelstva bylo porovnání příznivější. Na 10 tisíc obyvatel připadalo na Slovensku 12,7 km drah a v českých zemích 14,4 km. Ve srovnání s novým Rakouskem, kde na 10 tisíc obyvatel připadalo jen 10,8 km železnic, nevyzníval tento poměr špatně. Rozsah železniční sítě byl v podmínkách Slovenska do určité míry limitován geografickým charakterem státu. Do konce 20. století se délka železnic v porovnání se stavem platným v období vzniku ČSR rozšířila už jen o cca 25 %.³⁸

Závažné problémy železniční dopravy na Slovensku po roce 1918 vycházely z jiných příčin než dosažené hustoty železniční sítě. Šlo především o skutečnost, že celková geografická orientace a struktura železnic, které byly projektovány v duchu hospodářských zájmů Uher, neodpovídala potřebám nového státního celku. Druhou klíčovou příčinou tzv. dopravního problému představoval charakter vlastnických vztahů na železnici. Železnice na území Slovenska a českých zemí tvořily do rozpadu habsburské monarchie integrální součást ekonomického prostoru uherské a rakouské části dualistického státu. Železniční dopravní systémy obou částí monarchie se přitom vyvíjely jako autonomní celky, vzájemně propojené jen v několika bodech. Podléhaly dvěma samostatným ministerstvům ve Vídni a Budapešti. Co se týkalo geografické orientace, pro dráhy v Uhrách byla typická již zmíněná centralizace většiny hlavních železničních tahů do centra v Budapešti. Proto i hlavní trasy procházející Slovenskem byly budovány především v severojižním směru s konečným cílem v Budapešti. V Rakousku byla centralizace hlavních tratí ve směru na hlavní město méně výrazná. V transversálním západovýchodním směru protínala Slovensko jen Košicko-bohumínská dráha v severní části země, která nabyla zcela klíčového významu. Další dvě transversální tratě v jižní části Slovenska byly po konstituování ČSR na vícero místech přerušeny státní hranicí s Maďarskem. Nová hranice přetala také tři hlavní severojižní tratě, spojující západní, střední a východní Slovensko s Budapeští. Hospodářské zájmy nově vzniklého Československa vyžadovaly propojení dvou okleštěných železničních systémů českých zemí a Slovenska hlavními magistrálami v transversálním směru a právě tyto chyběly. Předtím klíčové severojižně orientované dráhy se na vícero úsecích staly lokálkami, zatímco vedlejší transversální tratě bylo nutné propojit novými spojnicemi a přebudovat na hlavní železniční magistrály.

37 Miloslav Štěpán: *Přehledné dějiny*, s. 197.

38 *Statistická příručka Republiky československé*, II, Praha 1925, s. 292; *Statistická ročenka Republiky československé 1938*, Praha 1938, s. 319; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 189, 196.

Problematika vlastnických vztahů v železniční dopravě úzce souvisela s další závažnou otázkou, kterou byla výše dopravních tarifů. Státní orgány v rakouské i uherské polovině monarchie vynaložily velké úsilí, aby přímo nebo určitým nepřímým způsobem ovládly železniční síť. Státní dráhy proto postupně přebíraly jednotlivé soukromé tratě do vlastních rukou anebo alespoň přebíraly zajištění provozu na soukromé dráze na účet vlastníka. Stát si udržoval kontrolu nad soukromými železničními společnostmi také jinými prostředky, zvláště poskytováním garancí za zúročení kapitálu a případné ztráty. Navzdory úsilí ze strany státu však stále zůstávala část železniční sítě v držení soukromého kapitálu. Uhry měly vyšší podíl soukromých tratí než Rakousko a železniční společnosti byly zpravidla ovládány zahraničními vlastníky, respektive budapeštskými bankami ve spojení se zahraničním kapitálem. Naproti tomu soukromé železnice v českých zemích vlastnil především kapitál domácího původu. Souvislosti mezi formou vlastnictví a dopravními tarify spočívaly především v tom, že soukromé železnice měly vyšší tarify než železnice v rukách státu. Uhry s větším podílem soukromých tratí měly potom i vyšší celkovou tarifní hladinu. Rozdíly v železničních tarifech mezi oběma částmi monarchie však nespočívaly jen v této příčině. Soukromé dráhy v Uhrách účtovaly vyšší tarify než vlastníci soukromých tratí v Rakousku a Uhry měly vyšší tarify též na státních drahách. Ze strany uherského státu šlo o jednu z forem ochrany vůči zahraniční konkurenci, včetně konkurence z Předlitavska. Vyšší tarify na státních drahách totiž platily pro zahraniční a předlitavské dovozce, zatímco domácí producenti mohli na státních tratích využívat systém výhodných tarifních slev. V posledním roce existence monarchie ještě uherské státní dráhy přeřadily některé druhy přepravovaného zboží z nižších do vyšších tarifních tříd a k válečné dopravní dani ve výši 30 %, platné pro celou monarchii, zavedly u vybraných druhů komodit daňovou přírážku 4 až 17 %. Československo po svém vzniku převzalo tarifní systém Rakousko-Uherska. To znamenalo, že na drahách v českých zemích platily zcela odlišné tarify než na železnicích Slovenska a Podkarpatské Rusi. Slovensko zdědilo vysoké uherské tarify a větší podíl soukromých drah. Z celkové délky železniční sítě Slovenska, která po úpravách státních hranic dosáhla roku 1921 3 826 km, bylo 46,5 % soukromých tratí. Podíl soukromých tratí v českých zemích představoval jen 28 %. Vedle toho, po změně orientace hlavních železničních tahů Slovenska, se podstatná část objemu přepravy přesunula ze státních severojižních magistrál na transversální západovýchodní tratě, ovládané z větší části soukromým kapitálem. Podle výpočtů soudobých národohospodářů přepravily soukromé železnice Slovenska roku 1920 až 65,5 % z celkového objemu železniční přepravy 877 tunokilometrů (tkm). V českých zemích dosáhl podíl soukromých tratí na objemu přepravy jen 16,6 %. Hlavním důsledkem uvedených poměrů byly propastné rozdíly dopravních nákladů na drahách západní a východ-

ní části státu. Odstranění těchto rozdílů bylo možné sjednocením tarifů na státních drahách v českých zemích a na Slovensku (a Podkarpatské Rusi), postátněním soukromých drah a přepočtem jejich vysokých tarifů na úroveň tarifu státních drah.³⁹

Tabulka č. 1 Podíl státních a soukromých železničních tratí na celkové délce železnic v roce 1921

	Délka železnic v km	Státní tratě v km	v %	Soukromé dráhy v km	v %
České země	9 735	6 912	71,0	2 823	29,0
Slovensko	3 826	1 968	51,4	1 858	48,6

Zdroj: *Statistická příručka Republiky československé*, II, Praha 1925, s. 292.

Tabulka č. 2 Podíl státních a soukromých železničních tratí na objemu železniční dopravy v roce 1920

	Objem železniční dopravy v mil. tkm	Státní dráhy v mil. tkm	v %	Soukromé dráhy v mil. tkm	v %
České země	4 633	3 864	83,4	769	16,6
Slovensko	877	310	35,4	567	64,6

Zdroj: Otto Kapp: *Slovenský průmysl ve světové krizi*, in: *Hospodářské problémy Slovenska*, Praha 1934, s. 28.

Tabulka č. 3 Dopravní náklady v železniční dopravě na jednotlivé druhy zboží v Kč na 1 tkm v roce 1920

	Rychlozboží	Kusové zboží	Vozové zásilky	Živá zvířata
České země	2,32	1,07	0,49	0,88
Slovensko	3,96	5,37	0,84	0,55

Zdroj: Imrich Karvaš: *Sjednocení výrobních podmínek v zemích českých a na Slovensku*, Praha 1933, s. 82.

Přízpusobením železniční dopravy Slovenska novým hospodářským podmínkám po státopravních změnách z podzimu 1918 vyžadovalo realizaci tří hlavních programových úkolů. Prvním bylo dobudování chybějících úseků tratí s cílem změny orientace hlavních železničních tahů ze směru severojiž-

³⁹ *Statistická příručka*, s. 292; Otto Kapp: *Slovenský průmysl ve světové krizi*, in: *Hospodářské problémy Slovenska*, Praha 1934, s. 28; Imrich Karvaš: *Sjednocení výrobních podmínek v zemích českých a na Slovensku*, Praha 1933, s. 82.

ního na transversální, druhý spočíval v postátnění soukromých drah a třetím byla reforma tarifního systému cestou sjednocení tarifů státních drah v celém státě a sjednocení tarifů na státních a soukromých drahách, což úzce souviselo s procesem postátnování. Klíčovým problémem vývoje železniční dopravy na Slovensku však byla skutečnost, že plnění těchto tří hlavních úkolů z objektivních i subjektivních příčin výrazně zaostávalo. Dříve než mohly vládní orgány ČSR přistoupit k systémovým opatřením s cílem tyto úkoly realizovat, musely vyřešit problémy poválečného rozvratu. V první řadě bylo nutné železniční síť fyzicky ovládnout v bojích s maďarskou armádou a zabezpečit její elementární fungování. Ustupující maďarská armáda odvěkla podstatnou část vozového parku a lokomotiv. Zároveň emigrovala většina maďarského železničního personálu. Boje s armádou Maďarské republiky rad v červnu 1919 vážně poškodily železniční infrastrukturu na jihu Slovenska. Konsolidaci těžkých poměrů zabezpečovali pracovníci nově zřízeného ministerstva železnic a státního podniku Československé dráhy (ČSD), který převzal rakouské a uherské státní dráhy, včetně zajištění provozu na vícero soukromých tratích na Slovensku i v českých zemích. Už v únoru 1919 vznikla v hlavních centrech Slovenska v Bratislavě a Košicích samostatná ředitelství státních drah. Chybějící personál byl nahrazen českými a slovenskými železničáři, k tomu docházelo zvláště po potlačení stávků maďarských a německých železničářů v únoru 1919 orgány státní moci. Výhodná pozice ČSR na poválečných mírových jednáních, konkrétně na konferenci v Portoroži v listopadu 1921, umožnila návrat části vozového parku a lokomotiv z Maďarska. Slovensko mělo v rámci ČSR bezcelní přístup k uhlí z českých zemí, strategické surovině železnic. Poválečný přidělový systém s rozhodujícími pravomocemi v Praze však měl za následek, že Slovensko bylo v letech 1919–1920 saturované uhlím pouze ze 45 % až 60 %.

V raném období existence ČSR komplikovaly poměry v infrastruktuře a zvláště v železniční dopravě na dnešním území Slovenska vícero závažné negativní faktory. Na podzim 1918 se odehrávaly intenzivní bojové operace mezi jednotkami československé armády a maďarskými vojsky, která byla jen postupně vytlačována z jednotlivých regionů Slovenska. Technickou základnu železniční sítě už v předcházejícím období poškodily transporty během první světové války, spojené s dlouhodobým zanedbáváním rekonstrukcí a modernizace tratí a jejich technického příslušenství. Následně železniční infrastrukturu poškodily již zmiňované bojové operace v prvních týdnech po vzniku ČSR. Někdy úmyslně, jindy z nedbalosti železnice poškodily ustupující maďarské jednotky. Úředníci, železničáři a další zaměstnanci uherských drah maďarské a německé národnosti opouštěli území Slovenska anebo odmítali nastoupit do práce a zajišťovat provoz na železnici. Svůj odpor vůči nové vládní moci vyjádřili již zmiňovanou generální stávkou v únoru 1919. Uprázdňená místa postupně obsazovali a dopravu obnovovali železniční za-

městnanci narychlo povolání z českých zemí ve spolupráci s málo početnými železničáři slovenské národnosti. Další vývoj železniční dopravy po krátkodobé stabilizaci narušil vpád jednotek Maďarské republiky rad v květnu 1919. Byl obsazen jih a velká část východního Slovenska. V těžkých bojích se československé armádě podařilo obsazená území osvobodit, ale oddíly maďarské revoluční armády před ústupem uplatňovaly techniku „spálené země“, zvláště „záležet“ si dávaly na ničení zařízení potřebných pro železniční dopravu. Dlouhodobě se podařilo železniční dopravu stabilizovat až na konci léta 1919.

Ve složitých podmínkách po vzniku ČSR v období listopadu a prosince 1918 byla správa železnic na území Slovenska v rukách obsazovací komise s původním sídlem v Uherském Brodě. Komise postupovala s vojskem českých a slovenských dobrovolníků a postupně přebírala jednotlivé tratě do správy nového podniku Československé dráhy (ČSD). Do 20. prosince 1918 se jí podařilo převzít 617 km tratí. Změna nastala po příchodu první slovenské vlády do Žiliny 11. prosince 1918. Vznikl vládní referát pro slovenské železnice a poštu a v Žilině byl zřízen provozní inspektorát, který převzal od obsazovací komise správu drah. Obsazovací komise, rozdělená na tři sbory, pokračovala dále s československým vojskem a přebírala tratě směrem na Bratislavu, tehdy ještě Prešpurk, a také na Zvolen a Košice. V lednu 1919 se podařilo dosáhnout dílčí stabilizace poměrů a na velké části tratí obnovit provoz podle původního uherského jízdního řádu. V prvních dnech února 1919 bylo ze Žiliny do Bratislavy, jako nového hlavního města, přeneseno sídlo provozního inspektorátu pro správu železnic.⁴⁰

Dne 4. února 1919, právě v den slavnostního příchodu slovenské vlády do Bratislavy, však vypukla již zmíněná generální stávka promaďarsky zaměřených železničářů, která zachvátila také železniční dopravu v Sedmihradsku a ve Vojvodině. Účastníci stávky na čas přerušili telegrafní a telefonní spojení. Marxistická historiografie vykládala tuto stávku jako nadnárodní akce proletariátu proti nové vládní moci buržoazního Československa. Ve skutečnosti šlo o nacionalisticky orientovanou akci maďarských a částečně i německých zaměstnanců s cílem zabránit připojení Slovenska a především Bratislavy k novému státu. Vládní referent pro železnice a poštu, národohospodář, později senátor a představitel agrární strany na Slovensku *Kornel Stodola* přišel do Bratislavy v této vypjaté době a pokoušel se najít řešení krizové situace, kterou navíc komplikovala přítomnost Maďarsku nakloněných italských vojsk v Bratislavě. V Bratislavě proběhly ještě před stávkou rozsáhlé razie. Při nich se podařilo objevit sklady zbraní. Uvězněno bylo na 400 maďarských železničářů a 200 zaměstnanců pošty. Generální stávka i přesto propukla v plné síle. Maďarská vláda se však od stávky distancovala

40 Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 130–133; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 211.

a maďarské zaměstnance ze Slovenska odvolala. Promaďarsky orientovaní železničáři zůstávající na území Slovenska byli novou vládní mocí považováni za nespolehlivé a železniční správa je po potlačení stávkové odmláky znovu zaměstnávat. Situaci se podařilo za několik dnů uklidnit a na základě diplomatických jednání byly italské jednotky z Bratislavy odvolány. Už 12. února 1919 však vypukla další stávková, nyní na Košicko-bohumínské dráze. Trvala do 17. února a znemožnila dopravní spojení s velkou částí Slovenska. Stávková musela být potlačena vojskem a železniční správa účastníky propustila.⁴¹

Po „stávkové epizodě“ se na čas podařilo upevnit moc nového státu nad slovenskými drahami. Provozní inspektorát železnic v Bratislavě byl ještě v únoru 1919 přebudován na ředitelství státních železnic (drah) v Bratislavě. Dne 5. února 1919 bylo oficiálně zřízeno též ředitelství státních drah v Košicích. Jeho činnost se však naplno rozvinula až po potlačení shora uvedených stávkových. V dalších týdnech proudily na Slovensko stovky nových železničářů z Čech a Moravy. K nim postupně přibývali i zaměstnanci slovenské národnosti. Do konce května 1919 vzrostl počet zaměstnanců drah na sedm tisíc a do konce června 1919 téměř na jedenáct tisíc. Tento bouřlivý sociálně-ekonomický proces měl však mnohá úskalí. Železniční předpisy, účetní systém a další administrativní záležitosti se na uherských (slovenských) drahách lišily od administrativy rakouských (českých a moravských) drah. Zaměstnanci z českých zemí se s těmito odlišnostmi museli nejprve seznámit. Vedle toho veškerá železniční správa v Uhrách pracovala v maďarštině. Problémy vznikaly i při ubytování a řešení dalších sociálních záležitostí českých úředníků a železničářů. Mnozí z nich přicházeli na východ republiky nedobrovolně, na základě úředních pokynů, či dokonce za trest. Od toho se odvíjel i jejich vztah k plnění pracovních povinností. Jiné přilákaly materiální výhody, které však byly „trnem v oku“ slovenským zaměstnancům.⁴²

V květnu 1919 byl konsolidační proces náhle přerušen vpádem revolučních maďarských jednotek do jižních a východních regionů Slovenska. Vpád opět přerušil dopravní spojení s velkou částí státu. Československé vojsko, posílené italskými a francouzskými legionáři, mělo v bojích s invazní armádou zpočátku značné těžkosti související právě se složitými poměry v železniční dopravě a s chybějícím železničním propojením Slovenska s českými zeměmi. Přibližně po měsíci se československým jednotkám podařilo dovést boje k vítěznému konci. Ustupující oddíly maďarských bolševiků, které si možná uvědomovaly, že tentokrát opouštějí Slovensko definitivně, za sebou zanechávaly

41 Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 133–135; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 211–212; srovnej: Natália Krajčovičová: *Začleňovanie Slovenska do Československej republiky*, in: *Slovensko v Československu 1918–1939*, ed. Valerián Bystrický – Milan Zemko, Bratislava 2004, s. 76–78.

42 Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 133–135; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 210.

velké škody. Na železnici rabovaly sklady, ničily spojovací a zabezpečovací zařízení, poškozovaly staniční budovy, mosty a koleje, odvážely s sebou lokomotivy a vagony. Například jen z nádraží v Košicích bylo odvezeno 160 vozů a z dílen v Novém Městě pod Šiatrom (Slovenské Nové Mesto) bylo uloupeno 18 lokomotiv a 35 vozů. V oblasti Nových Zámků, Lučence a Slovenského Nového Mesta bylo poškozeno přibližně 20 železničních mostů.⁴³ Škody byly v září 1919 přesně vyčísleny a později začleněny jako válečné škody do rámce mírových jednání a reparací a následně vymáhány ve formě pohledávek ČSR za Maďarskem. Během bojů muselo být košické ředitelství státních drah provizorně přemístěno do Žiliny a v Trenčianských Teplicích bylo zřízeno vojenské ředitelství drah, které fungovalo až do roku 1921. Vojenské spojení s českými zeměmi se realizovalo zvláště prostřednictvím Vrútek, odkud byly vypravovány transporty směrem na Bohumín a Přerov a kam směřovaly vojenské vlaky. Po ukončení bojových operací ještě nebylo vyhráno, řadu tratí postihly ničivé záplavy.

Osobní dopravu se podařilo částečně obnovit na přelomu června a července 1919. Podle nového jízdního řádu, který měl oficiálně platit od 5. června 1919, však začaly vlaky na tratích bratislavského ředitelství jezdit od 10. července 1919, na tratích košického ředitelství od podzimu 1919 a v oblastech na východ od Košic až od 18. října 1919. V následujících měsících let 1919 a 1920 byl vývoj železniční dopravy limitován nedostatkem uhlí, nafty a dalších surovin, v rámci přidělového (vázaného) hospodářství. Na Vánoce 1919 se železniční doprava na Slovensku z důvodu katastrofálního nedostatku uhlí dokonce na krátkou dobu zastavila úplně. Podstatná změna nastala až s nástupem poválečné hospodářské krize v letech 1921–1922, kdy se nedostatek uhlí stal minulostí a nastal jeho relativní přebytek. V první polovině roku 1921 byla konsolidace na železničních tratích Slovenska, stejně jako na všech tratích podniku Československé dráhy symbolicky završena schválením společného vládního nařízení č. 203/1921 Sb. z. a n. z 13. května, které zavádělo jednotný dopravní řád pro československé železnice.⁴⁴

VLÁDNÍ A PODNIKOVÉ ORGÁNY ŽELEZNIČNÍ SPRÁVY ČSR A JEJICH VZTAH KE SLOVENSKU

Nový československý stát příkládal už od prvních dnů své existence stěžejní význam železnicím. Důkazem bylo jmenování generálního ředitele

43 Úprava železničního spodku a přestavba mostů a tunelů, in: *Deset let Československé republiky*, II, Praha 1928, s. 412–413; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 133–135; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 212; Natália Krajčovičová: *Začleňovanie Slovenska do Československej republiky*, s. 76–78.

44 Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 137; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 212.

Československých drah, ke kterému došlo 30. října 1918, jenom dva dny po vyhlášení samostatné ČSR. Ředitelem se stal *Jan Bašta*. Kromě vytvoření ústřední železniční správy bylo nutno vytvořit nové československé orgány s řídicími pravomocemi. Na základě zákona č. 2/1918 Sb. z. a n. z 11. listopadu vznikl Úřad pro správu dopravy s úlohou generálního ředitelství drah. Ten převzal také správu železnic na území Slovenska, které dosud podléhaly uherskému ministerstvu železnic a ředitelstvím jednotlivých tratí se sídlem v Budapešti. Plně začal pracovat až začátkem roku 1919. V únoru 1919 byl tento úřad nahrazen novým nejvyšším orgánem státní správy a podnikového řízení drah – ministerstvem železnic, zřízeným podle rakouského organizačního statutu, obsaženého v předlitavském zákoně č. 16/1896 ř. z. z 19. ledna 1896. Na základě tohoto statutu byl součástí nového ministerstva železnic státní podnik Československé dráhy (ČSD), kterému byla podřízena regionální ředitelství státních drah.⁴⁵ Propojení státní správy a podnikového řízení železniční dopravy v jednom orgánu vyvolávalo časté problémy a podle mnoha dobových ekonomů a hospodářských historiků bylo po hospodářské stránce neakceschopné.⁴⁶ Potíže byly patrné při formování dopravní politiky státu v kontextu rozvoje motorismu a vzájemných vztahů silniční a železniční dopravy.

Pro slovenskou část podniku ČSD měly v následujících letech dalekosáhlý význam nové právní normy určující vztah státu a ministerstva železnic k soukromým drahám a zákony přinášející programy výstavby a dostavby železničních tratí ve východní části ČSR s příslibem státních investic. Plány nových staveb obsahovaly zákony č. 373/1919 Sb. z. a n. z 27. června 1919, o doplnění sítě železniční stavbou drah místních, a zvláště č. 235/1920 Sb. z. a n. z 30. března 1920, o stavbě nových železničních drah na státní útraty, a stanovení stavebního a investičního programu na léta 1921 až 1925 včetně, který se týkal především železnic Slovenska a Podkarpatské Rusi a jejich propojení s českými zeměmi. Postavení soukromých drah řešil zákon č. 690/1920 Sb. z. a n. z 22. prosince 1920, o převzetí soukromých železnic do správy státní, který opravňoval ministerstvo železnic převzít provoz na soukromých drahách s veřejnou dopravou, a to na účet majitele. Ještě zásadnější význam mělo usnesení vlády z 22. května 1924 o postátnění všech drah ve veřejném zájmu. Problémy vyplývající z vnitřních rozporů mezi státní správou železnic a podnikovým řízením ČSD měly, podobně jako u dalších státních podniků, zmírnit zákony č. 404/1922 Sb. z. a n. z 18. prosince 1922, o úpravě hospodaření ve státních závodech, ústavech a zařízeních, jež převahou nemají plnit úkoly správní, a č. 286/1924 Sb. z. a n. z 22. prosince 1924, o úsporných

45 *Deset let Československé republiky*, s. 184; Miloslav Štěpán: *Přehledné dějiny*, s. 198.

46 Vývoj organizace správy, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 383–384; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 95–96; Jiří Kubáček a kol.: *Dějiny železnic*, s. 209–210.

opatřeních ve veřejné správě, tzv. restriktivní zákon, které měly přispět k zavedení zásad efektivního hospodaření v podnicích a závodech pod kontrolou státu. Uvedený zákon č. 404/1922 Sb. z. a n., označovaný jako podnikový zákon, umožnil vytvořit tzv. správní sbor a kontrolní komisi ČSD, které měly funkci správní rady a dozorčího výboru komerčních akciových společností. Požadavkem bylo, aby státní pokladna nebyla výsledky hospodaření ČSD nijak zatěžována. Vedle této soběstačnosti musely ČSD plnit určitá pravidla daná státem a veřejným zájmem. Státní podnik tak přijal navenek formu podniku soukromého. V předmětné době to nebyl ničím výjimečný jev. Vyplynulo to i z tehdejších hospodářských poměrů nově vzniklého státu.⁴⁷ Přispět ke zvýšení hospodárnosti řízení podniku ČSD mělo zavedení podvojného účetnictví s účinností od 1. ledna 1925, na základě toho bylo možné oddělit státní rozpočet a samostatný rozpočet státních drah. Dosáhnout vyváženého stavu mezi potřebami státní správy a úkoly hospodárného ekonomického řízení drah bylo velmi náročné, neboť podnik ČSD plnil vedle hospodářských ukazatelů i další cíle, např. sociální a politické. Musel například vkládat nenávratné investice do železničních budov, bezplatně dopravovat poštu, poskytovat jízdní slevy dělníkům, studentům a dalším skupinám osob. Podobné sociální, politické a další úlohy plní železnice většiny zemí. Širokospektrální úkoly státních železnic potvrzovala skutečnost, že na jejich činnosti se vedle resortního ministerstva podílela i vláda a vícere ústřední orgány, konkrétně pošta a telegraf, ministerstvo veřejných prací, ministerstvo průmyslu, obchodu a živností a ministerstvo vnitra. Uvedené orgány projevovaly svou účast na činnosti železnic tím, že jejich zástupci tvořili členstvo významného poradního orgánu ministra železnic, Československé ústřední rady železniční, založené 28. května 1921. Železniční rada se scházela dvakrát ročně a řešila otázky všeobecné organizace železnic, tvorby jízdních řádů, tarifní politiky, plánování nových tratí, klíčových investic a jiných problémů.⁴⁸

REKONSTRUKCE, PŘESTAVBA A DOSTAVBA ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ SLOVENSKA PO ROCE 1918

POVÁLEČNÁ REKONSTRUKCE TECHNICKÉ ZÁKLADNY ŽELEZNIC

Po ukončení konsolidace poměrů na drahách Slovenska koncem léta 1919 bylo nutné urychleně přistoupit k odstraňování škod a k rekonstrukcím tratí, mostů, spojovacích a telegrafních zařízení a dalších segmentů tech-

47 *Deset let Československé republiky*, s. 184; Miloslav Štěpán: *Přehledné dějiny*, s. 198.

48 *Vývoj organizace správy*, s. 384–385; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 97–105; Jiří Kubáček a kol.: *Dějiny železnic*, s. 207–208.

nické základny železniční infrastruktury, poškozené bojovými operacemi a záměrnou destrukcí. Zároveň bylo nutné doplnit a rekonstruovat vážně poškozený vozový park lokomotiv a vozů. V roce 1914 zabezpečovalo provoz na drahách na slovenském území přibližně 660 lokomotiv. Po bojových operacích a rekvírování strojů ustupujícími maďarskými jednotkami v roce 1919 zůstalo na Slovensku jen 191 lokomotiv, z nichž většina byla poškozená a provozu neschopná. Z českých zemí bylo urychleně odesláno 218 pomocných lokomotiv, aby bylo možné udržet osobní a nákladní dopravu. Další lokomotivy a vozy přicházely na základě mezinárodních jednání zvláštního orgánu mezinárodní repatriační komise pro rozdělení železničního vozového parku a materiálu mezi nástupnickými státy Rakousko-Uherska. Komise se sídlem ve Vídni začala pracovat 14. října 1919. Postupně rozdělila 2 854 lokomotiv a 56 500 železničních vagonů různých typů. Jen do konce roku 1919 se počet lokomotiv v obvodu bratislavského železničního ředitelství zvýšil na 453 a v obvodu košického ředitelství na 303. Po právní stránce se dělení vozového parku a železničního materiálu na tratích Rakousko-Uherska dořešilo mezinárodními dohodami uzavřenými na konferenci nástupnických států habsburské monarchie v Portoroži v listopadu 1921, kde ČSR měla poměrně výhodné postavení. Výsledkem rokování byl oficiální zánik společného vozového parku rakousko-uherských drah dnem 1. ledna 1922 a jeho definitivní rozdělení mezi nástupnické státy.⁴⁹

Většina vozového parku směřujícího podle těchto dohod na Slovensko pocházela z Maďarska, část pak z dalších nástupnických států a z českých zemí. Dělení parku lokomotiv pokračovalo do roku 1924, tehdy už jejich počet na slovenských tratích vzrostl na 849 strojů vícerozličných typů. Uvedený stav lokomotivního parku se rámcově udržoval i v následujících letech. Problémem však byla technická úroveň strojů. Většina z dodaných byla zastaralých typů, které za sebou měly i 50 let v provozu. Přibližně 50 % převzatého strojového parku vyžadovalo opravy a modernizace. Z českých zemí přicházely na Slovensko zvláště repasované lokomotivy, které v předcházejícím období sloužily na posunování v železničních stanicích. Ani po repasi již nebyly vhodné na tratě v horských oblastech s vyšším stoupáním, které na Slovensku tvořily velkou část železniční sítě.

Na základě závěrů jednání repatriační komise, která pokračovala až do 28. března 1933, slovenská ředitelství státních drah v Bratislavě a Košicích postupně budovala i park nákladních a osobních vozů. V roce 1919 převzala ředitelství ČSD 26 000 vozů a v následujícím období 13 300 vozů. Tyto dodávky však stačily pokrýt jen asi 62 % až 67 % objemu přepravy na tratích provozovaných ČSD. V zájmu pokrytí celého objemu přeprav musely ČSD

49 Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 170–171.

odkoupit vagony vyrobené v strojárnách na území Československa, které byly součástí objednávky Rakouských státních drah ještě z předválečné doby. Od roku 1923 už ČSD odebíraly vagony přímo od československých výrobců. V segmentu nákladní dopravy šlo o vozy s nižší vlastní hmotností, ale modernější konstrukcí s vyšší nosností. Při dělení nových vozů mezi jednotlivá ředitelství drah ve východní a západní části ČSR musely ČSD řešit, obdobně jako u lokomotiv, rozdílnou nosnost železničního svršku a u osobních vozů i otázku rozdílných brzdových soustav. Osobní vozy uherských drah měly totiž instalované modernější Westinghouseovy průběžné vzduchové brzdy, zatímco vozy v českých zemích využívaly starší Hardyho nasávací brzdy. Pokud se v jedné vlakové soupravě nacházely vagony s různými brzdovými soustavami, vznikaly technické problémy. Pro zajištění bezpečnosti pak musely být jednotlivé vozy brzděny ručně, což snižovalo průměrnou cestovní rychlost vlaku a zvyšovalo nároky na stav personálu, neboť každý vagon potřeboval vlastního brzdaře. Vedení ČSD po stabilizaci poměrů odstranilo tento problém přerozdělením osobních vozů mezi drážními ředitelstvími. Na Slovensko a Podkarpatskou Rus putovaly vozy vybavené brzdami typu Westinghouse a do českých zemí vozy s Hardyho brzdou. Podle mezinárodních dohod o jednotných technických parametrech vozového parku pro potřeby mezinárodního oběhu železničních vozů se od roku 1924 začaly v dílnách ČSD nahrazovat nasávací brzdy průběžnými tlakovými brzdami. Do roku 1930 byly v celé ČSR brzdové soustavy osobních vozů sjednoceny. ČSD realizovaly proces sjednocování brzdových soustav také v segmentu nákladní dopravy, kde však byl tento proces složitější a delší. Od roku 1930 byly systematicky nahrazovány starší brzdové soustavy nákladních vozů jednotným typem Božičovy tlakové brzdy zdokonalené a vyráběné plzeňskými Škodovými závody, která byla kompatibilní s brzdami typu Westinghouse.⁵⁰

STAVEBNÍ ŽELEZNIČNÍ PLÁN Z ROKU 1920

Železnici na Slovensku dominovaly tři hlavní severojižně orientované tepny. Přes střední Slovensko procházela trať Vrútky – Zvolen – Filakovo – Budapešť. Na východě Košice – Miškovec – Budapešť a na západě Bratislava – Parkaň – Budapešť. Šlo o tratě, které měly význam pro nákladní i osobní dopravu. Byly ve správě státu a tím pádem byly i přepravní tarify oproti soukromým drahám nižší. Jediná železniční tepna východozápadní orientace byla Košice – Poprad – Žilina – Bohumín, která spojovala Slovensko s českými zeměmi a měla důležitý hospodářský význam v přepravě ostravského uhlí do slovenských továren. Ta však byla v soukromých rukách. Touto dopravní politikou

⁵⁰ Tamtéž, s. 171–174.

orientovanou k Budapešti byly některé oblasti v důsledku vzniku nových hranic dopravně zcela izolovány od ostatního Slovenska. Nejmarkantnějším případem byl jih a východ Slovenska. Železnice jdoucí z jihu na Muráň, Čiernou Lehotu a Dobšinou neměly spojení na sever. Stejný problém byl u trati Nemecké Pravno – Rajec, Handlová – Horná Štubňa, jakož i v hornickém kraji mezi Gelnicí a Vyšným Medzevem, Červenou Skalou a Margecany. Terén pro stavbu železnic v těchto úsecích byl z hlediska geologického nestabilní a tím velice nákladný. Z pohledu předválečných Uher stavby v těchto oblastech nebyly vnímány jako hospodářsky potřebné investice.⁵¹

Konsolidace celé železniční sítě ČSD během roku 1919, ke které se připojily i železnice na území Podkarpatské Rusi, umožnila vládním a zákonodárným orgánům přistoupit k uzákonění výhledových programů na přizpůsobení železniční sítě novým státoprávními a hospodářským podmínkám. Už na začátku roku 1920 byl přijat jeden z nejvýznamnějších programů rozvoje infrastruktury meziválečného Československa. Šlo o finančně náročný projekt dostavby chybějících úseků tratí a výstavby nových drah, které by umožnily transverzální propojení celého státu a obnovení některých železničních spojení přerušovaných novou státní hranicí s Maďarskem. Tento projekt byl schválený ve formě zákona č. 235/1920 Sb. z. a n. z 30. března 1920. Zákon počítal s výstavbou 17 nových drah a s rekonstrukcí a technickou modernizací dalších drah s celkovými náklady 6,5 mld. Kč. Nové tratě vyžadující celkové náklady 1 mld. Kč měly být postaveny v délce 556 km (113 km by se vybudovalo na Podkarpatské Rusi, 385 km přímo na Slovensku a 58 km na Moravě s cílem propojení Slovenska s historickými zeměmi). Z uvedeného vyplývá, že plán sloužil téměř výlučně rozvoji železnic ve východní části ČSR. Jeho součástí měla být celková modernizace železniční sítě, nákup nového vozového parku, zdvojkolejnění víceroztrát, zvýšení rychlosti na starších drahách, modernizace oznamovacích, zabezpečovacích a spojovacích zařízení a v neposlední řadě i elektrifikace a elektrizace. Plánována byla též přestavba a rozšiřování staničních budov, výtopen a rekonstrukce a výstavba nových železničních dílen. V podmínkách Slovenska se měla modernizace zaměřit především na železniční uzly Bratislava, Nová Žilina a Košice a na starší tratě Břeclav – Bratislava – Štúrovo a Bratislava – Žilina. Plán zároveň počítal s výstavbou nových železničních dílen v Trnavě. Celý stavební program se měl velmi optimisticky realizovat do pěti let.⁵²

Na tvorbě sledovaného programu se podílela Expozitura pro studie a trasování železnic při ředitelství státních železnic v Bratislavě, založená prav-

51 Jozef Faltus – Václav Průcha: *Prehľad hospodárskeho vývoja*, s. 77; Imrich Karvaš: *Sjednocení výrobních podmínek*, s. 11.

52 Stavební program pro výstavbu železnic. Stavba nových drah podle zákona č. 235 z r. 1920, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 391–393.

děpodobně již krátce po vzniku ředitelství. Pracovníci Expozitivity připravili ještě před schválením celostátního programu plány rekonstrukce a výstavby několika tratí nevyhnutelně potřebných pro urychlení spojení východní části ČSR s českými zeměmi. S jejich realizací se začalo už koncem roku 1919 a pokračovalo během roku 1920. Bratislavská Expozitura byla zřejmě v roce 1921 přemístěna do Prahy jako železniční stavební ředitelství, přičleněné k ministerstvu železnic. V roce 1923 vznikla z tohoto orgánu Ústřední stavební správa, která měla v následujícím období klíčový význam v plnění programu dostavby a výstavby drah na Slovensku a Podkarpatské Rusi z roku 1920.⁵³

POVÁLEČNÁ REKONSTRUKCE ŽELEZNIC A VÝSTAVBA PRVNÍCH NOVÝCH TRATÍ

Hlavním úkolem československé železniční politiky bylo doplnit železniční síť tak, aby Morava byla kapacitně propojena se Slovenskem na severu, ve středu a na jihu. Na tyto dráhy měla navazovat středoslovensko-podkarpatská transversála. Podle zákona č. 235/1920 Sb. z. a n. měly dráhy na Slovensku doplnit následující úseky stavěné na náklady státu: Handlová – Horná Štubňa (18 km), Červená Skala – Margecany (108 km), Slovenská Nová Ves – Trebišov (15 km), Užhorod – Mukačevo (41 km), Mukačevo – Bílky – Chust (72 km), Vsetín – Bylnice – Brumov (37 km), Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom (65 km), Krupina – Zvolen (36 km), Jablonica – Plavecký Sv. Mikuláš (14 km), Myjava – Brezová pod Bradlom (13 km), Podolínec – Orlov (35 km), Tvrdošín – Polhora (32 km), Karviná – Těrlícko – Těšín (21 km), která měla navazovat na dráhu spojující severní Slovensko s Moravou (46 km), spojka u Žabokrek (3 km). Z plánovaných 556 km nových tratí bylo v roce 1926 hotových 34 km a 105 km bylo rozestavěných. Nebyla tedy zrealizovaná ani čtvrtina pětiletého programu. Přitom byla odsunuta výstavba nejdůležitějších tratí Handlová – Horná Štubňa a Červená Skala – Margecany. Útlum výstavby byl zdůvodněn nedostatkem financí. Finanční problémy naopak nedolehly na výstavbu tratí v historických zemích, kde se za stejné období postavilo 194 km tratí a dalších 167 km bylo rozdělaných. Snahy o zapojení soukromého kapitálu narazily na houževnatý odpor ministerstva financí, které argumentovalo proti těmto investicím valutovými důvody. Pravděpodobně se jednalo o zástupný argument, neboť ministerstvo financí nebylo v této otázce důsledné. Ve stejné době byly státem garantovány půjčky na elektrifikaci jednotlivých měst a obcí v celkové hodnotě 100 mil. Kč. Argumentovalo se i názory, že železniční program z roku 1920 byl příliš ambiciózní, a není v silách státu jeho provedení ufinancovat. Pro srovnání od 1. června 1920

53 Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 226.

do 31. prosince 1925 bylo v Království Srbů, Chorvatů a Slovinců (pozdější Jugoslávii) nově vystavěných a do provozu předaných 481 km normálněrozchodných a 286 km úzkorozchodných drah. Ve výstavbě bylo ještě dalších 341 km normálněrozchodných a 151 km úzkorozchodných tratí. Na tyto stavby vynaložila ekonomicky zaostalejší Jugoslávie 12,4 mil. amerických dolarů, což odpovídalo 410 mil. Kč. ČSR investovala do železničních staveb od roku 1919 do roku 1925 190 mil. Kč. Přitom plán počítal s investicí 994 mil. Kč. Oba zmíněné prioritní projekty, které republika a Slovensko nutně potřebovaly, by vyšly na necelou polovinu zamýšlené sumy (440 mil. Kč: Červená Skala – Margecany na 300 mil. Kč a Handlová – Horná Štubňa na 140 mil. Kč). Bylo zarážející, že Jugoslávie byla schopna ve stejném období postavit desetkrát více nových tratí než Československo.⁵⁴

První rekonstrukce, přestavby a novostavby železnic ve východní části ČSR se týkaly strategických propojení Slovenska s Moravou a Podkarpatské Rusi s východním Slovenskem. V souvislosti s uvedenými záměry mělo priority kapacitní spojení s Bratislavou. Národní shromáždění tento požadavek zahrnuje do zákona č. 78/1920 Sb. z. a n. V úseku Břeclav – Bratislava měla být vykoupěna místní dráha Břeclav – Kúty od společnosti Uherské severozápadní dráhy a celá dráha až do Bratislavy měla být přestavěna a v úseku Břeclav – Devínska Nová Ves (68 km) zdvojkolejněna.⁵⁵ Trať se stala součástí hlavního železničního spojení Praha – Bratislava. Částečné zpevnění železničního svršku za účelem zvýšení dopravní rychlosti ze 60 km/h na 120 km/h se tu realizovalo již na počátku roku, konkrétně v úseku Břeclav – Kúty. Výsledky rekonstrukce však zničil vpád jednotek Maďarské republiky rad. Přestavba podle zákona č. 78/1920 Sb. z. a n. začala v prosinci 1919, ještě před úplným dokončením projektu stavby. Výměna svršku staré jednokolejné tratě a položení druhé koleje se realizovaly do května 1921. V první polovině roku 1920 byl rekonstruován další železniční úsek spojující Slovensko s Moravou na trati Brno – Trenčianska Teplá přes Vlárský průsmyk. Slovenská část tratě byla vážně poškozená záplavami v červenci 1919. Na velké části dráhy musel být vyměněn svršek. Zvládnutí prací si vyžádalo i nasazení armády.⁵⁶

Spojení Podkarpatské Rusi a hlavně nového správního centra Užhorodu s východním Slovenskem a tím i celým státem se stalo též prioritou. Podle zákona č. 78/1920 Sb. z. a n. měla být vykoupěna a využita místní dráha Užhorod – Vajany (dnešní Vojany) – Drahňov. Novou trať Vajany – Bánovce nad

54 *Deset let Československé republiky*, s. 191–192; Otto Kapp: Najslabší bod našej hospodársko-politickej štruktúry, *Hospodárske rozhľady* 1, č. 12 (1926), s. 844–848.

55 Stavební program pro výstavbu železnic. A. Železnice Bánovce nad Ondavou – Vajany, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 390–391; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 225.

56 Úprava tratí pro zvýšený provoz (druhé koleje, rozšíření výtopen a dílen, rekonstrukce spodku a svršku atd.), in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 406; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 225; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 140–141.

Ondavou vyprojektovala bratislavská Expozitura pro studia a trasování železnic. Příslušná stavební sekce započala se stavební přípravou v Bánovcích nad Ondavou již v prosinci 1919. S vlastními stavebními pracemi se začalo 7. ledna 1920. Práce se realizovaly výlučně ve státní režii. Den 7. leden 1920 je tak možno označit za den, kdy byla na československém území zahájena výstavba nových drah. Jednalo se o jednokolejnou rychlíkovou trať procházející geologicky méně náročným terénem bez větších stoupání. Stavba proto pokračovala poměrně rychlým tempem. Vyžádala si přemístění asi 200 tis. m³ zeminy. Problémem byl všeobecný poválečný nedostatek surovin, polotovarů i hotových železářských výrobků včetně kolejnic. Za těchto podmínek byly na stavbu využity demontované druhé koleje z bývalých hlavních tratí, které se po vytvoření nových hranic staly vedlejšími drahami. Od června 1920 práce na stavbě prováděl železniční pluk československé armády.⁵⁷ Stavební práce skončily v lednu 1921 a 20. října 1921 byl na trati zahájen provoz.⁵⁸ Zároveň s budováním nové dráhy postupovala rekonstrukce staršího úseku Vajany – Užhorod dlouhého 25 km, který byl odkoupen od soukromé společnosti.

Ve sledovaném období splnila důležitou úlohu i výstavba krátké spojky, dlouhé jen 1,1 km, u Lenártovic, která propojila železniční úseky na nové slovensko-maďarské hranici Bánrève – Filakovo a Bánrève – Plešivec novou tratí na slovenském území. V zájmu urychlené rekonstrukce a výstavby uvedených tratí v raném období existence ČSR se mostní stavby budovaly z lehkých, provizorních, zpravidla dřevěných konstrukcí, které nebyly vhodné pro těžké vlakové soupravy. Tyto mosty musely být od roku 1922 postupně nahrazovány trvalými pevnými konstrukcemi.⁵⁹

Další vývoj rekonstrukcí, výstavby a dostavby železniční sítě ve východní části ČSR se však stále více komplikoval. Ambiciózní stavební program z roku 1920 začal už v prvním období realizace narážet na vážné finanční, technické a personální problémy. Geograficky členitý terén Slovenska, kde se mělo postavit až 87 % rozsahu plánovaných tratí, vyžadoval velký počet finančně a technicky náročných umělých staveb, jako mosty, viadukty a zvláště tunely, s kterými nebyl na uherských ani rakouských drahách dostatek zkušeností. Do roku 1918 byly na území českých zemí a Slovenska postaveny jen dva železniční tunely s délkou přesahující tisíc metrů. Oba byly v Čechách (Vinohradský tunel v Praze a tunel pod horou Špičák na Šumavě). Na stavbu tunelů chyběly finance, speciální technika i kvalifikovaní odborníci jako inženýři a tuneláři. Podobně tomu bylo i v případě dalších technických objektů.

57 Josef Hons: *Dejiny dopravy*, s. 231; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 134; Miloslav Štěpán: *Přehledné dějiny*, s. 200.

58 Stavební program pro výstavbu železnic. A. Železnice Bánovce nad Ondavou – Vajany, s. 390–391; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 225–226; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 141.

59 Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 225.

V letech 1920 až 1925 se musely náklady na plánované železniční stavby zvýšit z původních asi 964 mil. Kč na 1 586 mil. Kč. Na realizaci stavebního programu nestačily ani kapacity domácích českých a slovenských stavebních společností. Podle zákona č. 235/1920 Sb. z. a n. mohly totiž získat formou veřejné soutěže objednávky na plánované stavby jen podnikatelé s československým státním občanstvím. Plánované tratě se proto dělily na kratší úseky v délce 6 km až 8 km, které zvládaly budovat jednotlivé společnosti, vybrané v soutěžích. Vzhledem k nedostatku financí, technických kapacit a odborníků nebylo možné na Slovensku budovat vícero tratí současně, ale teprve po dokončení jedné či dvou staveb stát uvolnil prostředky na další, kam se přesouvala technika, stavební společnosti a odborníci. Za uvedených podmínek se plánované cíle stavebního programu stále více vzdalovaly. Pořadí staveb určovali představitelé vlády, ministerstva železnic a Ústřední stavební správy, kteří upřednostňovali strategické zájmy a potřeby obrany státu. Šlo zvláště o urychlené propojení východních částí státu a jejich odlehlých regionů s českými zeměmi. Naproti tomu některé železniční tratě životně důležité pro hospodářské zájmy Slovenska, například Handlová – Horná Štubňa nebo Červená Skala – Margecany, byly odsouvány na pozdější období. Pozitivním faktorem stavby nových drah bylo řešení výkupu soukromých pozemků, které je vždy neuralgickým bodem velkých infrastrukturních staveb. Ministr železnic předložil vládě návrh, aby byl při budování železničních tratí na území Slovenska uplatněn § 86 uherského zákonného článku č. 41 z roku 1881, umožňující vydat vládní povolení na zábor a nucený výkup soukromých a obecních pozemků. Vláda tento návrh v září 1922 schválila. Výkup se ještě urychlil poskytováním finančních záloh majitelům pozemků, a to ve výši 80 % z předpokládané ceny u obecních nemovitostí a 60 % ceny u soukromých pozemků. Zbytek doplatili při konečném převodu pozemku v pozemkové knize. Zálohy, uplatněné už při stavbě první tratě stavebního programu, působily motivačně a osvědčily se i na dalších tratích.⁶⁰ Například až pod tlakem zdola se řešila výstavba tratě Červená Skala – Margecany. V Brezně se 14. března 1926 sešel přípravný výbor pro stavbu této dráhy. Zúčastnili se jej představitelé měst Banská Bystrica, Dobšiná, Spišská Nová Ves a Brezno, zástupci dalších dotčených obcí, úřadů a průmyslu. Poukazovalo se na plán výstavby, který byl schválen ještě v roce 1920, a za šest let nebyly zahájeny ani přípravné práce. O potřebě výstavby tohoto úseku nebylo pochyb. Zpočátku bylo argumentováno propojením s Košicko-bohumínskou dráhou, později převládal hlavně hospodářský význam, spojený s dovozem mědi z Krompach a Slovinek, který by byl schopen pokrýt až polovinu spotřeby tehdejší ČSR. Ani tento argument však proces výstavby neurychlil. Města a obce kritizovaly

60 Stavební program pro výstavbu železnic. Stavba nových drah podle zákona čís. 235 z r. 1920, s. 392; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 146–147.

nízkou angažovanost slovenských poslanců a senátorů při prosazování železničních projektů. Z jejich pohledu byl patrný největší nezáměr ze strany Slovenské lidové strany.⁶¹

V roce 1923 dalo ministerstvo železnic vypracovat generální projekt na trať Prešov – Michalovce. Projekt se dva roky připomínkoval a ani koncem roku 1925 nebyla finální podoba na stole, proto v březnu 1926 na základě nespokojenosti obyvatelů města Michalovce (spojené s demonstrací) bylo sepsáno představiteli města memorandum adresované vládě. V něm občané žádali urychleně zahájit výstavbu trati Prešov – Vranov – Michalovce – Sobrance – Užhorod. Argumentovali tím, že dvanáctitisícové město ležící v úrodné zemědělské oblasti Zemplína je dopravně izolované. Ze zemědělské produkce regionu mohla těžit celá republika, avšak dopravní spojení bylo složité. Jednalo se též o spádovou oblast celého Vihorlatu. V Michalovcích byla soustředěná celá občanská vybavenost, školy různých stupňů, zdravotnická zařízení. Silným argumentem bylo také sídlo největší vojenské posádky na východním Slovensku. Představitelé města výslovně v memorandu žádali, aby finance na výstavbu trati byly zahrnuty do výdajové stránky státního rozpočtu na rok 1927.⁶²

REALIZACE STAVEBNÍHO ŽELEZNIČNÍHO PROGRAMU DO ROKU 1931

První železniční trať vybudovanou podle stavebního programu z roku 1920 se stala dráha Krupina – Zvolen dlouhá 34 km. Stavba si vyžádala náklady 73 mil. Kč. Její strategickou úlohou bylo dopravní spojení regionů jižně od Zvolena v povodí řeky Ipel' se středním a severním Slovenskem, neboť dosud bylo toto území dopravně orientováno na Maďarsko. Nová dráha byla napojena na úsek starší soukromé dráhy Krupina – Šahy. Výstavba byla oficiálně zahájena 3. března 1923, tedy v období, kdy již měla realizace stavebního programu kulminovat. Na budování železnice se podílelo pět stavebních podniků, které vedle pokládky kolejí postavily 120 mostních staveb a dva kratší tunely dlouhé 230 m a 123 m. Přemístily 600 tis. m³ zeminy a spotřebovaly 50 tis. m³ betonu. Z mostních objektů byl konstrukčně nejzajímavější viadukt nad údolím říčky Krupinice dlouhý 120 m a vysoký 14 m, který měl devět otvorů a ležel v oblouku s poloměrem 300 m. Všechny části viaduktu byly postaveny ze zhuťovaného betonu, obloženého zdivem. Uvedeným stavebním postupem se realizovaly všechny mostní stavby meziválečného období. Trať stavělo téměř 2 700 dělníků, kteří několikrát stávkami přerušili práce

61 SNA, f. Ministerstvo s plnou mocou pre správu Slovenska (dále MPS), kart. 231, sg. 468, pozvanie Michal Zibrin starosta Brezna; Výbor občanov pre stavbu železnice Červená Skala – Margecany, *Robotnícke noviny* 23, č. 67 (1926), s. 4.

62 SNA, f. MPS, kart. 231, sg. 5004, Memorandum k činiteľom republiky Československej.

a domáhali se dodržování kolektivní smlouvy a osmihodinové pracovní doby. Stavba byla oficiálně dokončena po necelých dvou letech výstavby 15. ledna 1925.⁶³ Ačkoli současně pokračovala i výstavba další tratě, v plánovaném pěti-letém období byla z celého stavebního programu dokončena jen jedna dráha dlouhá 34 km. Z pohledu vedení ČSD a realizátorů programu to vzhledem k celkovým podmínkám byl úspěch, ale z pohledu slovenských národohospodářů a veřejnosti se výsledky jevily jako nedostatečné a byly terčem velmi ostré kritiky.

Druhá trať stavebního programu z Veselí nad Moravou do Nového Mesta nad Váhom, která spojila Slovensko s Moravou, patřila mezi technicky velmi náročné stavby, zvláště v souvislosti s vybudováním Štefánikova tunelu pod masivem vrchu Poľana na slovensko-moravském pomezí dlouhého 2 421 m. Tunel se po dokončení stal nejdelším v ČSR. Dalším úkolem nové dráhy bylo dopravní spojení hospodářsky zaostávajícího regionu Myjavy a Staré Turé s dalšími oblastmi Slovenska a s českými zeměmi. Výstavba uherských drah totiž chudobný kopaničářský kraj dlouhodobě opomíjela. Práce na zmíněné trati oficiálně začaly 8. února 1923, ale naplno se rozvinuly až v létě tohoto roku. Budování Štefánikova tunelu si nejdříve vyžádalo stavbu samostatného centra na zpracování a dopravu stavebního materiálu a další pomocné práce s drtiči kamenů, mlýnky na písek, se strojařskými a kovářskými dílnami, dopravními úzkokolejkami i s elektrickou centrálou pro pohon strojů, kompresorů, pneumatických kladiv a na osvětlení pracovišť a baráků pro dělníky. Náklady jen na tyto pomocné kapacity dosáhly cca 12 mil. Kč. Tunel dělníci razili z české strany ručně ve složitých podmínkách a ze slovenské strany podstatně rychleji pneumatickými kladivy Flottmann. Současně bylo použito asi 50 t dynamitu. Nasazeny byly i parní bagry, které se však neosvědčily. Na Štefánikově tunelu pracovalo přibližně 1 400 dělníků. Část kvalifikovaných sil musela být pozvána ze zahraničí, zvláště miněři z oblasti Slovinska. Tunel se podařilo prorazit do září 1926. Potom následovaly další dvě klíčové stavby Čachtický tunel a Poriadský tunel v délce 250 m a 468 m. Při stavbě každého z tunelů musela být kompletně přemístěna celá zpracovatelská, dopravní a dobývací technika na nové staveníště, což značně prodlužovalo výstavbu. Na trati bylo zároveň vybudováno 166 mostních a dalších umělých staveb včetně pěti viaduktů. Z nich největší byl Popradský viadukt dlouhý 254 m a vysoký 27 m. Celou stavbu realizovaly čtyři společnosti z Prahy a Brna. Nejvýznamnější podíl měla firma Ing. J. V. Velflik, která vedla práce na Štefánikově tunelu. Další byla firma Ing. Jaroslav Jáchymek Brno a pražské firmy Nejedlý, Řehák a spol. a F. Schön a synové. Počet dělníků dosáhl v období vrcholících

63 Stavební program pro výstavbu železnic. Stavba nových drah podle zákona čís. 235 z r. 1920, Dráha ze Zvolena do Krupiny, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 393–394; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 227.

stavebních prací v letech 1926–1928 podle některých pramenů až 5 600 osob. Dělníci pomocí techniky, ale především ručně přemístili 3,3 mil. m³ zeminy. Na tunely, viadukty, mosty a další objekty bylo spotřebováno 79 tis. m³ betonu. Celkové náklady dosáhly 270 mil. Kč. Výstavba měla i své stinné stránky. Došlo tu k 21 smrtelnému úrazu, z toho k šesti v nejdelším tunelu pod Polanou. Trať Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom s celkovou délkou 67 km byla slavnostně otevřena 1. září 1929. Řada slovenských politiků a zvláště veřejnost kritizovaly, že takto významná trať byla otevřena více než deset let po vzniku státu.⁶⁴

Další technicky mimořádně složitou, ale současně politicky nejvíce diskutovanou železniční trasou meziválečných let se stal jen 18,6 km dlouhý úsek Handlová – Horná Štubňa. Problém spočíval zvláště v tom, že tento úsek byl životně důležitý pro dopravu uhlí z jediného většího zdroje na území Slovenska v Handlové do průmyslových regionů severního Slovenska a do železorzudných revírů Spiše a Gemeru. Dlouhodobé odsouvání výstavby nutilo desítky podniků ve vícerech oblastech Slovenska dovážet uhlí z Handlové složitými dopravními spojeními, což neúměrně zvyšovalo výrobní náklady. Chybějící trať by také podstatně urychlila a zlevnila dopravu zemědělských produktů z okolí Nitry na severní Slovensko. Její projekty byly připraveny a detailně rozpracovány už v roce 1917. V rámci rozvoje uherské železniční sítě mělo být jejím úkolem hlavně spojení Nitry s oblastí Turce. Hospodářský a strategický význam tratě však z pohledu uherských vládních míst neodpovídal velmi vysokým nákladům na její výstavbu. V podmínkách meziválečného Slovenska hospodářský význam krátkého úseku podstatně vzrostl a stále více se jeho výstavba jevila jako nevyhnutelná. Pracovníci bratislavské Expozitivity pro studie a trasování železnic uherský projekt zmiňované tratě hned po válce upravili, zvláště nejdůležitější části projektu Bralský tunel dlouhý 3 012 m. Vysoké náklady 150 mil. Kč na 18,6 km dlouhý železniční úsek, což znamenalo 7,8 mil. Kč/km, však vyvolávaly v Národním shromáždění, ve vládě i médiích rozsáhlé diskuse o účelnosti stavby. Vysoké náklady se staly hlavním argumentem pro odklad stavby. Když ministr s plnou mocí pro správu Slovenska žádal ministerstvo železnic o urychlené zahájení prací na předmětném úseku, ministerstvo žádost odmítlo právě z důvodu neúměrných nákladů:

...není totiž možno, aby vedle stavby tří nových drah, a to Zvolen – Krupina (88,3 mil. Kč), Vsetín – Bylnice – Brumov (210 mil. Kč), Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom

64 Stavební program pro výstavbu železnic. Stavba nových drah podle zákona č. 235 z r. 1920, Dráha z Veselí nad Moravou do Nového Mesta nad Váhom, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 394–396; Josef Konérza: *Stavba tunelu pod Polanou na dráze Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom*, Praha 1926, s. 8–11; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 227–228; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 148–151.

(270 mil. Kč) prováděna byla současně ještě čtvrtá, sice o sobě krátká, avšak nepoměrně nákladná stavba jež dle zrevidovaného rozpočtu vyžaduje 150 mil. Kč...⁶⁵

Vedle financí chyběly na technicky složitý úsek i stavební kapacity. Nejdříve musel být dokončen Štefánikův tunel pod Poľanou a až po přesunutí techniky na jeho stavbu na střední Slovensko, kde se plánovala trať Handlová – Horná Štubňa a konkrétně Bralský tunel, se mohlo začít s novou dráhou. Proto, i když už státní rozpočet na rok 1925 počítal s prvním balíkem financí na zmiňovanou trať, stavba nemohla být zahájena z důvodu chybějící stavební kapacity. Někteří slovenští národohospodáři a vedení slovenské části Ústředního svazu československých průmyslníků předložili ministerstvu financí návrhy dvou britských podniků, které měly dostatečné kapacity a byly ochotné náročnou stavbu převzít. Ministerstvo financí však poukázalo na ustanovení zákona č. 235/1920 Sb. z. a n., který umožňoval účast na výstavbě tratí železničního programu z roku 1920 pouze československým firmám.⁶⁶

Technický důvod pro odklady výstavby trati Handlová – Horná Štubňa konečně padl, když byla na podzim 1926 dokončena ražba Štefánikova tunelu na trati Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom. Navzdory tomu ještě rok trvalo, než 8. listopadu 1927 oficiálně začaly práce na nové středoslovenské železnici. Stavbu vysoutěžil brněnský podnik Ing. Jaroslav Jáchymek, který již měl se stavbou železniční trati v náročném terénu zkušenosti, a čtyři pražské firmy Ing. Zdeněk Kruliš, Ing. Jaromír Schwarz a spol., Ing. Bohuslav Ruml a stavební podnikatelství a Ing. Köller a Havel. Přidělování stavby drah na Slovensku podnikatelům z českých zemí se ve sledovaném období stalo dalším terčem kritiky ze slovenské strany, neboť v druhé polovině 20. let již na Slovensku existovaly podniky schopné realizovat technicky náročné stavební projekty. Výsledky budování této dráhy v náročném horském terénu však byly v každém případě obdivuhodné. Na trati bylo postaveno pět tunelů v celkové délce 4 445 m. Z nich nejdelší a technicky nejsložitější byl již zmiňovaný Bralský tunel, v letech 1930–1938 nazývaný Masarykův tunel, který svou délkou překonal Štefánikův tunel, dokončený jen o několik let dříve. Ražba Bralského tunelu nejprve probíhala ručně, to mělo za následek pomalý postup prací. Urychlení později přineslo nasazení progresivní rakouské tunelovací metody s využitím pneumatikých rychle vrtajících kladiv Flottmann AZ 16 a pneumatického lamače Flottmann CA 10 s pohonem kompresorovými soustavami Ingersoll-Randd s výkonem 4,5 m³ stlačeného vzduchu za minutu. Rychlost ražby se tím zvýšila z 1,8 m na 3,5 m za 24 hodin. Kámen a většina dalších materiálů na stavbu tunelu se těžily a zpracovávaly v blízkém okolí staveniště, kde vzniklo několik lomů a pracovala zpracovatelská technika. Na

65 SNA, f. MPS, k. 155, inv. č. 6–7.

66 SNA, f. MPS, k. 150, inv. č. 12.

dopravu materiálu bylo vybudováno 37 km úzkokolejných drážek, na kterých jezdilo 38 parních a benzinových lokomotiv a 1 400 nákladních vozíků. Většina techniky už měla elektrický pohon a celkový výkon dosahoval 425 kW, což v této době představovalo výkon středně velké elektrárny. Elektrickou energii na stavbu dodávala rekonstruovaná elektrárna Handlovských uhelných dolů. Při kladení kolejnic v Bralském tunelu bylo poprvé na tratích ČSD pokusně použito aluminotermické svařování kolejnicových pásů v délce 50 až 100 m. Mezi další technicky náročné stavby se zařadily některé z 67 mostních objektů, klenoucích se nad četnými údolími. Šlo zvláště o Bralský viadukt, vysoký 27 m a dlouhý 98 m. Základy jeho pilířů jsou zapuštěny až 15 m pod úroveň terénu. Po technicko-architektonické stránce byl nejzajímavější Pstruhársky viadukt, dlouhý 136 m s pěti poli dlouhými 25 m, vedený ze dvou třetin v oblouku. Viadukty se staly unikátními technickými památkami. Trať mezi stanicemi Handlová a Horná Štubňa překonávala převýšení 184 m. Na stavbě, kde pracovalo 4 200 dělníků, techniků a inženýrů, přesunuli téměř 900 tis. m³ zeminy. Během výstavby zahynulo 12 dělníků, z toho 7 v Bralském tunelu. Celé unikátní dílo bylo dokončeno v říjnu 1931 a oficiálně předáno do provozu 20. prosince 1931. Dopravní vzdálenosti, na které bylo na Slovensku přepravováno uhlí z Handlové, se do některých regionů Slovenska po dokončení dráhy zkrátily až o polovinu. Početným průmyslovým a dalším podnikům se tím výrazně snížily výrobní náklady. To bylo obzvláště důležité na prahu velké hospodářské krize. Víceré další podniky se však už dokončení tratě nedočkaly a vysoké náklady na dopravu uhlí přispěly k jejich zániku.⁶⁷

REALIZACE A ROZŠÍŘENÍ STAVEBNÍHO ŽELEZNIČNÍHO PROGRAMU PO ROCE 1931

Ve 30. letech vstoupily do rozvoje železniční sítě na území Slovenska a do plnění výrazně zaostávajícího železničního stavebního plánu z roku 1920 nové mezinárodní hospodářskopolitické a vojenskopolitické události zásadního významu. Důsledky velké hospodářské krize, která zasáhla průmysl, stejně jako zemědělství, kde na Slovensku pracovalo stále ještě téměř 60 % činného obyvatelstva, přinutily vládní místa k mimořádným opatřením. Ta měla zpočátku jen dílčí charakter, ale následně vládní představitelé přistoupili k systémovým opatřením státně monopolistického charakteru v jednotlivých oblastech hospodářství. K dalekosáhlým opatřením se zařadily státní investice do velkých projektů infrastruktury, vyžadujících hromadné nasazení

67 Stavební program pro výstavbu železnic. Stavba nových drah podle zákona č. 235 z r. 1920, Dráha z Handlové do Horní Štubně, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 398; Josef Konérza: *Stavba jednokolejné hlavní dráhy z Handlové do Horní Štubně*, Praha 1933, s. 11–15; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 153–156; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 228–230.

pracovních sil. Tím se dařilo aspoň částečně snižovat hrozivou nezaměstnanost. Dalším motivačním činitelem nových investic do infrastruktury se stalo ohrožení státu ze strany Německa, kde se v roce 1933 chopili moci nacisté. V případě útoku pravděpodobného nepřítele, tedy Německa, mělo Slovensko plnit úlohu zázemí. To vyžadovalo urychlené dobudování infrastruktury. Uvedené faktory mezinárodního a vnitrostátního vývoje značně urychlily také realizaci železničního stavebního programu, ke kterému přibýly nové projekty.⁶⁸

Na počátku 30. let se dostal do popředí další dlouhodobě odsouvaný projekt nejdelší a technicky opět velmi náročné dráhy meziválečného období, procházející složitým přírodním terénem mezi stanicemi Červená Skala – Margecany, dlouhé 93 km. Nová trať měla propojit východ Slovenska se středem a západem a současně usnadnit spojení Bratislavy s Košicemi přes střední Slovensko. Realizace stavby s vysokými finančními náklady sestávala z rekonstrukce starších soukromých místních drah a z výstavby nového úseku. V rámci plánovaných nákladů se měly odkoupit a následně rekonstruovat nebo upravit místní dráhy Margecany – Gelnica a Gelnica – Smolnícka Huta, konkrétně v úseku Gelnica – Mníšek nad Hnilcom. Novou trať představoval 70 km dlouhý úsek Mníšek nad Hnilcom – Červená Skala. Práce na projektu dráhy a přípravy na jeho realizaci se však z různých příčin prodloužily na deset let. Představitelé dotčených regionů středního a východního Slovenska, pro které byla trať životně důležitá pro oživení průmyslu, neboť se po rozpadu habsburské monarchie potýkali s ekonomickým poklesem, vícekrát žádali vládu o urychlení plánované výstavby. Už v roce 1926 žádali ministerstvo železnic, aby alespoň zahájilo plánovanou rekonstrukci stávajícího úseku Margecany – Mníšek nad Hnilcom, čímž by vznikla pracovní místa pro část nezaměstnaných. V případě nedostatku státních financí navrhovali využít soukromý kapitál. Ministerstvo jakékoli zapojení soukromého kapitálu odmítalo, ale na zahájení stavby nemělo dostatek vlastních prostředků. V rámci úspor se ve sledovaném období krátily investiční prostředky i na už probíhající stavby nových drah, například na trať Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom. Odsouvání příprav projektu Červená Skala – Margecany, jakož i celkové nedodržování železničního stavebního plánu se stalo obsahem interpelace slovenských poslanců na jednání parlamentu 14. prosince 1926.⁶⁹

Hospodářskopolitickou situaci změnil již zmíněný nástup velké hospodářské krize a potřeba tvorby nových pracovních míst. Zároveň se po ukončení prací na technicky náročné trati Handlová – Horná Štubňa na podzim 1931

68 Blíže srovnej například: Václav Průcha a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa*, I, s. 245–285; Ludovít Hallon: *Hospodárstvo v 30. rokoch*, in: Bohumila Ferenčuhová a kol.: *Slovensko v 20. storočí. V medzivojnovom Československu 1918–1938*, Bratislava 2012, s. 359–372.

69 Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 156–157.

uvolnila technika a další stavební kapacity využitelné pro realizaci dalšího projektu. Vlivem uvedených faktorů se příprava tratě Červená Skala – Margecany urychlila a 31. května 1931 oficiálně začala její výstavba. Projekt byl k dispozici už od roku 1928. Jeho konečnou verzi vypracovali technici stavební správy ve Zvolenu. Navrhli u města Telgárt smyčku, čímž zkrátili délku dráhy z původně plánovaných 106 km na 93 km a snížili finanční náklady z 310 mil. Kč na 256 mil. Kč. Stavební práce si na základě veřejné soutěže opět rozdělily pražské a brněnské podniky se zkušenostmi z předešlých tratí Krulich, Jáchymek a Schwarz, které vytvořily konsorcium, a nová firma Müller a Kapsa. Výstavba začala v technicky nejsložitějším úseku u Telgártu. Na celé trati bylo postupně vybudováno 281 mostních objektů. Konstrukčně nejzajímavější byl viadukt u Telgártu, kde byla poprvé na tratích ČSD použita železobetonová oblouková konstrukce s rozpětím 32 m. Další viadukt přes Chramošku dosahoval výšky 18 m a sestával z devíti kamenných oblouků se světlostí 10 m. V horském terénu bylo také nutné prorazit devět tunelů v celkové délce 3 800 m. Nejdelší z nich (1 320 m), spirálový tunel u Telgártu, byl technicky pozoruhodnou stavbou. Dráha dosahovala nadmořské výšky až 955 m a nacházelo se na ní v obci Vernár nejvýše položené nádraží v ČSR s nadmořskou výškou 931 m. Během celé výstavby dělníci přemístili 3 mil. m³ materiálu a využili téměř 180 tis. m³ zdiva. Jednotlivé úseky tratě byly dokončovány a předávány do provozu postupně od 1. října 1933 do 26. července 1936.⁷⁰

Stavba tratě Červená Skala – Margecany částečně splnila i aktuální sociálněekonomické cíle. V jednotlivých obdobích realizace poskytla pracovní místa pro 7 000 až 9 700 dělníků, techniků a inženýrů. Zaměstnání tu našli i železničáři propuštění v důsledku poklesu dopravy ze služeb Košicko-bohumínské dráhy. Objednávky železničářských a dalších výrobků pro 93 km dlouhou trať u Státních železáren v Podbrezové, u železářského podniku v Prakovicích a u dalších regionálních podniků zvýšily výrobu a zaměstnanost v kraji. Zaměstnávání tisíců dělníků na stavbě této dráhy v podmínkách kulminující světové hospodářské krize a následné deprese však přinášelo i vážné sociální problémy. Stavební firmy se pokoušely snižovat náklady obcházením smluvních závazků, snižováním mezd a omezováním finančních prostředků na ubytování a stravu dělníků. Některé firmy argumentovaly složitou ekonomickou situací a odmítaly plnit závazky vyplývající z kolektivní smlouvy, která měla být jednotná pro všechny železniční stavby Ústřední stavební správy. Další zaměstnavatelé stlačovali mzdy až na nejnižší úroveň v mantinelech daných kolektivní smlouvou, takže dělníci na jednotlivých úsecích pobírali různé mzdy. Ubytování dělníků v táborech s dřevěnými baráky zpra-

70 Tamtéž, s. 157–158; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 230–231.

vidla neplnilo ani velmi nízké dobové sociální nároky a potřeby. Důsledkem uvedených sociálních poměrů bylo několik bouřlivých stávek na různých úsecích stavby. Dvě se odehrály v roce 1931 a další v letech 1934 a 1935. Počty účastníků stávek dosahovaly 1 000 až 6 700 osob. Stávka v roce 1931 skončila zásahem ozbrojených složek a střelbou, které podlehl jeden mladý dělník. Na stavbách tratě mimoto zahynulo šest dělníků, tři při stavbě tunelů.⁷¹

Na pozadí domácího hospodářskopolitického a mezinárodního vojenskopolitického vývoje ve 30. letech přistoupilo ministerstvo železnic a Ústřední stavební správa k realizaci dvou tratí, z nichž jedna ještě nebyla ve stavebním plánu z roku 1920 přesně vymezená a se druhou tento plán ani nepočítal. První měla umožnit další, již páté železniční spojení Moravy se Slovenskem. O její výstavbě bylo definitivně rozhodnuto až po roce 1928, kdy se podařilo dokončit moravskou trať Vsetín – Bylnice. Nová dráha měla směřovat z Púchova do stanice Horní Lideč na moravské straně přes Lyský průsmyk a údolí říčky Bílá voda. Touto dráhou by došlo k propojení severovýchodní Moravy se severozápadním Slovenskem. Současně by zkrátila spojení Žiliny s Olomoucí až o 30 km. Výstavbu tratě v délce 28 km urychlil nárůst mezinárodního napětí a potřeby obrany státu. Nové spojení Moravy s Povážím bylo totiž strategicky důležité v kontextu s budováním nových zbrojních závodů v Považské Bystrici a Dubnici nad Váhom. Zároveň odráželo skutečnost, že hlavní těžiště hospodářského rozvoje a industrializace meziválečného Slovenska se přesunulo z oblasti Spiše a Gemeru, kde bylo před rokem 1918 soustředěné uherské hornictví, železářství a další odvětví, do Pováží a na severozápad země, blíže k českým zemím a západoevropským trhům. Práce na trati Púchov – Horní Lideč začaly v červenci 1935. Vyžádala si složité úpravy horského terénu a přeložení menších vodních toků. Už na podzim 1935 tu pracovalo asi 5 000 dělníků a do května 1936 se jejich počet zvýšil na 8 000. Nová trať byla dvojkolejná a během její výstavby byla položena druhá kolej i na starším úseku Vsetín – Bylnice. Nejvýznamnějšími stavbami páté slovensko-moravské železnice, nazývané dráha slovensko-české vzájemnosti, se staly Střelenský tunel, dlouhý 300 m, a ocelový most přes Váh u Púchova s rozpětím 73 m. Technika a především ruce stavebních dělníků přemístily 1,8 mil. m³ zemin a postavily 85 tis. m³ zdiva a dláždění. Nevyhovující sociální poměry na stavbě opět vedly k hromadné stávce, ke které došlo krátce po zahájení prací v září 1935. V posledních fázích výstavby na začátku roku 1937 přerušily práce vydatné deště. Nově postavená trať byla slavnostně otevřena 2. května 1937.⁷²

71 Masové stávky na trati Červená Skala – Margecany se po roce 1948 staly pro marxistickou historiografii a dobovou propagandu učebnicovým příkladem sociálních problémů meziválečné ČSR a dokladem třídního boje během velké hospodářské krize a následné deprese. V 50. letech se toto téma dostalo i do „velkofilmu“ s příznačným názvem *Štrajk*. Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 230; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 159.

72 Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 159–160; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 230.

I přesto, že po dokončení železnice Červená Skala – Margecany získala Bratislava přímé spojení s východem přes středoslovenskou magistrálu, nálehavé ekonomické a vojenskostrategické zájmy si vyžádaly na sklonku první republiky výstavbu nové dráhy pro přímé spojení hlavního slovenského města s východními regiony, se kterou stavební plán z roku 1920 nepočítal. Jednalo se o 33 km dlouhý úsek Zbehy – Zlaté Moravce. S Bratislavou byl spojený přes Leopoldov na Povážské dráze a přes Lužianky. Nová trať zároveň nahrazovala starší okliky po zbytcích severojižních železničních tahů. Spojila nitranský region s Povážím a propojila též města na dolních tocích řek Váh, Nitra a Žitava. Stavbu vedle českých podniků Müller a Kapsa, Konstruktiva, Bratři Špačkové a Schwarz a spol. realizovaly i slovenské stavební společnosti Lanna a Bratislavské stavebné podnikatelstvo. Trať procházela územím, které bylo ohrožené spodní vodou. To si vyžádalo náročné terénní úpravy plochými zářezy, násypy a dalšími stavebními postupy. Na každý kilometr dráhy museli dělníci, kterých na stavbě bylo 5 500 až 6 700, přemístit průměrně 57 400 m³ zeminy. Dělníci spolu s techniky, inženýry a za pomoci techniky vybudovali 85 mostů, z toho 7 větších viaduktů. Na uvedené stavby použili 67 tis. m³ kamene a 54 tis. m³ betonu. V roce 1937 se museli vyrovnávat s následky záplav na řece Nitře. Během prací zahynulo pět dělníků. Provoz na trati byl zahájen 15. května 1938.⁷³

Posledním velkým projektem výstavby železnic na Slovensku v meziválečných letech s přesahem až do válečného Slovenského státu byl technicky unikátní úsek tratě Diviaky – Banská Bystrica, dlouhý 41 km, vedený masivem Velké Fatry. Naplánován byl, podobně jako trať Zbehy – Zlaté Moravce, mimo železniční stavební program z roku 1920. V pozdním období první ČSR totiž sehrávaly důležitou úlohu vedle dopravních a hospodářských hledisek i strategické cíle v rámci budování obrany proti stále agresivnějšímu nacistickému Německu. Z dopravnětechnického hlediska měla trať Diviaky – Banská Bystrica odlehčit přetížené dráze Vrútky – Horná Štubňa – Kremnica – Zvolen – Banská Bystrica a přímým spojením směrem z Banské Bystrice na Hornou Štubňu přes Velkou Fatru odstranit okliku dlouhou 38 km, kterou vedla starší železnice z Vrútek do Zvolena a Banské Bystrice. Méně známá je skutečnost, že trať Diviaky – Banská Bystrica byla původně zamýšlena jako elektrická dráha. Elektrizace by však zvýšila stavební náklady a prodloužila dobu realizace stavby, proto se od elektrické trakce ustoupilo. Během léta 1936 byla připravena hlavní staveniště po celém plánovaném úseku. Dne 29. září 1936 se tak mohlo oficiálně začít s výstavbou. V podmínkách rostoucího nacionálního napětí a odstředivých autonomistických sil na Slovensku měla stavba velký národněpolitický význam. Proto se zahájení stavebních prací vedle ministra

73 Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 231; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 160–161.



Výstavba tratě Banská Bystrica - Diviaky, 1936. Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_02097.

železnic Rudolfa Bechyně osobně zúčastnil i nový prezident Edvard Beneš. Demonstroval tím zájem vládních orgánů o hospodářské a celkové sociálně-ekonomické pozdvižení Slovenska.

Na stavbě poslední železnice meziválečného období se podílelo konsorcium českých stavebních podniků Ing. J. Velfík, Ing. Záruba-Pfeffermann a Ing. Schwarz a spol. Počet dělníků na stavbě v květnu 1938 dosáhl téměř čísla 12 400. Vedle Slováků byly mezi nimi kvalifikované síly z českých zemí, Maďarska a Německa. Nejznámějším výsledkem společného úsilí inženýrů, techniků a dělníků na sledované trati se stala unikátní soustava 22 tunelů v celkové délce 12 163 m. Tunely tak procházelo 30 % celkové délky dráhy. Nejdelším ze soustavy tunelů byl Čremošniansky tunel dlouhý 4 698 m. Jeho ražba byla ukončena v květnu 1938, a stal se tak nejdelším tunelem v Československu. Vedle tunelů je možné mezi unikáty zařadit i některé z cel-

kového počtu 112 mostních objektů. Šlo zejména o technicky velmi odvážnou stavbu železobetonového viaduktu v 15,3 km železnice. Viadukt měl jeden hlavní a dva vedlejší otvory. Jeho nosnou konstrukcí byla železobetonová klenba s rozpětím 55 m a výškou 42 m nad terénem. Stavební a technologické postupy této klenby se v Evropě využily v této době poprvé. Při budování dráhy byly nasazeny různé druhy techniky, například cementová děla, míchačky betonu, parní válce, sbíjecí kladiva, tunelová rýpadla. Pomocí techniky i ručně bylo přemístěno v průměru 77 tis. m³ zeminy a hornin na jeden kilometr dráhy. Podle plánu měla být celá trať dokončena v roce 1939. Výstavbu však komplikovaly složité povětrnostní podmínky, zvláště silné mrazy na začátku roku 1939, po dobu 221 pracovních dní se tak práce na trati nemohly naplno rozvinout. Do března 1939 stavební podniky odvedly 67 % objemu plánovaných prací s celkovými náklady 300 mil. Kč. Výstavba dále pokračovala do prosince 1940 a celkové stavební náklady stouply na 445 mil. Ks.⁷⁴

Specifickou kapitolou budování tratě Diviaky – Banská Bystrica byly sociální a národněpolitické problémy vznikající na pozadí domácího a mezinárodního politického vývoje v posledních dvou letech existence meziválečné ČSR. Podobně jako na jiných železničních stavbách z 30. let tu narůstalo napětí mezi vedením stavebních firem a dělníky v důsledku nevyhovujících sociálních podmínek a nesplněných mzdových požadavků zaměstnanců. K sociálněekonomicky motivovaným sporům se přidaly i národnostní konflikty, když české podniky začaly dělníkům z českých zemí vyplácet vyšší mzdy než domácím slovenským dělníkům. Na jednotlivých úsecích tratě s vyšší koncentrací dělnictva než na ostatních dobových železničních stavbách hrozily velké stávkové akce, které by mohly vážně zpomalit celou výstavbu strategicky důležité železnice. Slovenští dělníci zároveň žádali prostřednictvím odborových organizací Ústřední stavební správu v Praze o zvýšení mezd, čímž by však ještě více stouply už tak vysoké náklady na technicky náročnou trať. Nebezpečí stávek odstranila opatření Zemského úřadu práce v Bratislavě, který vyhláškou z října 1937 zakázal shromažďování dělníků na všech úsecích železnice pod pokutou 5 tis. Kč, a preventivně došlo na stavbě ke zřízení dočasných četnických stanic v Čremošném a v Horném Harmanci.⁷⁵

Zároveň s výstavbou tratě Diviaky – Banská Bystrica pokračovala rekonstrukce a zásadní přestavba starší lokální dráhy z Banské Bystrice do Červené Skaly, dlouhé 85 km. Některé části místní dráhy byly úplně opuštěny a byly nahrazeny novými s vhodnějším trasováním. Po ukončení rekonstrukce se zvýšila maximální rychlost ze 40 km/h na 75 km/h. Byl to jeden z příkladů

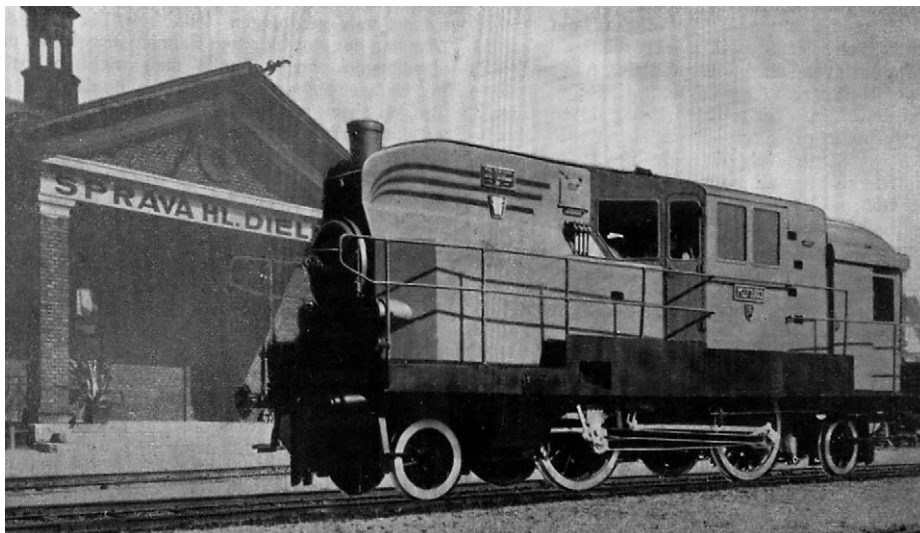
74 K problematice výstavby tratě Diviaky – Banská Bystrica a zvláště k budování tunelů v širších souvislostech srovnávej nejnovější monografii: Dušan Lichner: *Cez tunely Veľkej Fatry*, Žilina 2023; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 161–165; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železníc*, s. 225.

75 Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 164.



Ražba tunelu na trati Banská Bystrica - Diviaky. Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_02097.

procesu rekonstrukce a modernizace železniční sítě, který doprovázel výstavbu nových drah. Rekonstrukce neměla takový ohlas u politiků a veřejnosti, ať již v kladném, anebo záporném smyslu, jako budování nových drah, ale byla pro rozvoj železniční sítě a celé infrastruktury neméně významná a přínosná. Klíčové projekty modernizace starších tratí tvořily součást stavebního programu podle zákona č. 235/1920 Sb. z. a n. Z vícerých modernizací lokálních drah je třeba připomenout úsek Košice - Michalany, který se v první polovině 20. let po rekonstrukci stal důležitou součástí mezinárodního železničního tahu Praha - Bukurešť. Na západním Slovensku měla značný přínos rekonstrukce dráhy Sereď - Trnava - Kúty. Stavební program z roku 1920 však měl i nesplněné resty. Z realizace programu vypadla západoslovenská místní dráha Jablonica - Plavecký Sv. Mikuláš, která měla být stavěna současně s novou tratí Veselí nad Moravou - Nové Mesto nad Váhom. Na severním



Opravný ve Vrútkách. Zdroj: ministerstvo dopravy, bulletin 1940.

Slovensku se neuskutečnila výstavba úseků Podolíneč – Orlov a Tvrdošín – Polhora a na východním Slovensku místní dráhy Slovenská Nová Ves (Kalša) – Trebišov.⁷⁶

Uvedené resty do značné míry vyvážila rekonstrukce a výstavba nádraží, nových administrativních budov podniku ČSD, modernizace vozového parku lokomotiv a vozů, zavádění motorové trakce, rekonstrukce a výstavba železničních dílen a modernizace komunikační a zabezpečovací techniky. Nádražní budovy byly zásadně rekonstruovány v Púchově, Žilíně a v Margecanech. V Bratislavě byla během 20. let vystavěna reprezentativní budova ředitelství státních drah a na východním Slovensku byl podstatně rozšířen objekt košického ředitelství. V Bratislavě také vzniklo moderní lokomotivní depo, odstavné nádraží a rozsáhlé kolejiště v modernizovaném dunajském přístavu. Nová kolejiště byla postavena i v rekonstruovaném přístavu v Komárně. Typově různorodý vozový park, převzatý po Rakousko-Uhersku, byl postupně sjednocován nákupem moderních vozidel. Celostátním trendem byla motorizace železniční dopravy, kterou symbolizovaly dva motorové vozy řady M 290.0, známé jako Slovenská strela, jezdící na trati mezi Prahou a Bratislavou rychlostí až 130 km/h. Byly vyrobeny v roce 1936 v podniku Tatra Kopřivnice. Důležitou úlohu plnily rekonstruované železniční opravný ve Vrútkách a ve Zvolenu a nové opravný v Trnavě, vybudované v první polovině 20. let.⁷⁷

⁷⁶ Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 232; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 165.

⁷⁷ Velké nádražní otázky, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 410–411; Železniční dílny, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 264–265; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 232, 247.

Vládní režim meziválečného Československa vybudoval ze svého původního stavebního programu z roku 1920 šest klíčových úseků. Realizace plánu zároveň vyvolala z technickoprovozních, hospodářských a vojenskostrategických potřeb výstavbu dalších dvou neplánovaných tratí, z kterých jedna zůstala rozestavěná. Další železniční úseky byly vybudovány až v rámci poválečné rekonstrukce. Nové železnice i s tratí dokončenou v roce 1940 dosáhly délky 378 km. Finanční náklady jen na vlastní stavby dosáhly téměř 1,7 mld. Kč, z čehož se v meziválečných letech realizovalo 1,4 mld. Kč. Za hlavní příčinu zaostávání za původním plánem výstavby můžeme označit technickou a v závislosti na tom i finanční náročnost jednotlivých tratí. Byly totiž stavěny v mimořádně složitých geologických podmínkách. Na devíti úsecích železnic musely stavební firmy vybudovat celkem 42 tunelů dlouhých 24 km a 671 mostů. Některé z tunelů se zařadily mezi nejdelší v Evropě. Výstavba nové dráhy mohla začít až po dokončení předešlého úseku, uvolnění technických pracovníků a techniky a jejím následném přesunu na nové místo. Je třeba jednoznačně konstatovat, že vzhledem k dobovým možnostem využití stavební techniky vzniklo dílo, které si zaslouží obdiv, zvláště pokud výsledky a tempo realizace železničních staveb porovnáme s tempem výstavby dálnic v Československu a zvláště na Slovensku na konci 20. a na začátku 21. století.⁷⁸

Dlouhodobě scházející úseky železnic však znamenaly pro hospodářství Slovenska vážné těžkosti, neúměrně prodlužovaly dopravní vzdálenosti a tím též zvyšovaly dopravní náklady. Podniky některých regionů byly nuceny před dokončením novostaveb tratí využívat dlouhé okliky, v některých případech i přes Maďarsko. To znamená, že problémy železniční sítě bylo třeba řešit peážní dopravou. Pomalý postup výstavby tratí se proto už v první polovině 20. let dostal do středu kritiky představitelů hospodářského a politického života Slovenska. Terčem největší kritiky se stal už podrobně vysvětlený případ technicky náročného, ale jen 18,5 km dlouhého úseku Handlová – Horná Štubňa na středním Slovensku, jehož absence bránila podnikům vícero regionů hospodárně využívat uhlí z dolů u Handlové. Některým odběratelům na východním Slovensku se tím zvyšovaly náklady na dopravném za uhlí o 40 % až 70 %. Podniky tak byly nuceny dovážet uhlí ze vzdálenějších moravských a slezských revírů s nižšími náklady než z geograficky blízké Handlové. Problém nepostaveného úseku a též vysoké tarify na dopravu uhlí po soukromých drahách Slovenska ohrožovaly hospodaření samotného důlního podnikání v Handlové, kterému hrozil v období poválečné hospodářské krize

78 Typickým příkladem je výstavba dálnice Bratislava – Košice přes Žilinu a Poprad, která si do roku 2024 vyžádala více než 55 let prací a stále není dokončena. Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 200–201.

Tabulka č. 4 Investice státu do nových železničních tratí na Slovensku a na Moravě v letech 1920–1940

Železniční trať	Délka v km	Období výstavby	Délka tunelů v m	Investice v mil. Kč
Bánovce n. O. – Vojany	20	1920–1921	–	34
Krupina – Zvolen	34	1925–1926	350	73
Vsetín – Bylnice	38	1923–1928	1 141	210
Veselí n. Moravou – Nové Mesto n. V.	68	1923–1929	3 157	246
Handlová – Horná Štubňa	19	1927–1931	4 445	148
Červená Skala – Margecany	93	1931–1936	3 801	265
Púchov – Horní Lideč	28	1935–1937	298	150
Zbehy – Zlaté Moravce	37	1936–1938	–	106
Banská Bystrica – Diviaky	41	1936–1940	12 211	445
Železniční tratě celkem	378	1920–1940	25 403	1 677

Zdroj: Otto Kapp: *Slovenský průmysl ve světové krizi*, in: *Hospodářské problémy Slovenska*, Praha 1934, s. 23; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 225–232; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 200–201.

1921–1922 zánik.⁷⁹ Mnozí zástupcové podnikatelské sféry a politici Slovenska viděli v odsouvání výstavby právě uvedeného hospodářsky životně důležitého železničního úseku společný záměr vládních a hospodářských kruhů v Praze podpořit uhelné doly v českých zemích před jediným významným hnědouhelným podnikem Slovenska a zruinovat velkou část slovenských podniků. Kritika dopadla i na samotný projekt výstavby železnic z roku 1920, neboť obsahoval hospodářsky a dopravně méně důležité úseky, zatímco některé hospodářsky mimořádně významné tratě byly zcela opomenuty.⁸⁰

STAVEBNÍ VÝZNAM ŽELEZNIC PRO ARMÁDU

V neposlední řadě je potřebné zdůraznit skutečnost, že velký podíl na realizaci výstavby železničních tratí měla armáda a hlavně mezinárodněpolitické události. V roce 1934 byl pod vlivem událostí v Evropě vypracován desetiletý vojensko-železniční investiční program. Hlavním argumentem pro zpracování plánu byl od poloviny 19. století stoupající význam železnice ve válečných konfliktech. Už v roce 1866 při prusko-rakouské válce Prusko využilo

79 Kornel Stodola: *Hospodářské záujmy Slovenska v sneme*, Bratislava 1924, s. 13; O návrzích k železničním tratím na Slovensku, *Průdy* 9, č. 3 (1925), s. 164–166.

80 Otto Kapp: *Potřeba soustavné hospodářské politiky na Slovensku*, Praha 1928, s. 21.

pro dopravu armády 570 vlaků na pěti tratích směřujících do Rakouska. Následně Prusko proti Francii v roce 1870 přepravilo na devíti tratích více než 1500 vlaků, kterými přiváželo vojáky, zásoby, zbraně a munici. Každý den jich do Francie směřovalo v průměru 75. Na počátku první světové války Německo vyslalo do Francie celkem osm tisíc vlaků, denní průměr dosahoval úctyhodných 550 vlakových souprav. Intenzita provozu se měnila podle strategických potřeb armády. V první světové válce došlo k tak mohutným přesunům, že i nejnákladnější tratě byly značně přetížené. Na konci války v roce 1918 Francie potřebovala pro vedení vojenských operací denně průměrně 350 vlaků. Celkové francouzské operační vlakové požadavky se odhadovaly na 100 tisíc vlaků.⁸¹

Armáda definovala hlavní úlohu drah v době mobilizace a války: provedení nástupu, zajištění operačního provozu, provádění zásobovacích a odsunových převozů, provádění převozu mezi spojenci. Už za první světové války železnice dosáhly svého strategického postavení v obraně státu proto, že rychle, spolehlivě a ekonomicky uskutečňovaly hromadnou dálkovou přepravu. Z hlediska hustoty železniční sítě v okolních státech na tom bylo nejlépe Německo, které disponovalo čtyřmi dvojkolejnými a až 41 jednokolejnými tratěmi přímo směřujícími k československé hranici. To zaručovalo Němcům nevyčerpatelné vojenské možnosti po železnici směrem k ČSR. Naproti tomu směrem na německé hranice od nás směřovala jen jedna dvojkolejná trať a 17 jednokolejných. Vyplývalo z toho, že nástupní možnosti československé armády po železnici proti Německu byly třikrát horší než německé. Podobná situace vládla i ve vztahu k Rakousku, odkud směřovaly na československé hranice čtyři dvojkolejné a pět jednokolejných tratí, avšak v opačném směru to byly dvě dvojkolejné a sedm jednokolejných. Nejhorší situace vládla na maďarsko-československé hranici. Z Maďarska vycházely směrem na hranice dvě dvojkolejné a osm jednokolejných tratí. Z československé strany pouze jedna dvojkolejná trať Košice – Slovenské Nové Mesto a jedna jednokolejná trať. Z toho pro armádu vyplývalo, že Německo, Rakousko a Maďarsko měly železniční síť pro potřeby případného vojenského konfliktu mnohem výkonnější než Československo. Jejich základní linie, kam bylo možné dopravit vojsko, ležela v bezpečné vzdálenosti od hranic. Po větším množství tratí směřujících k československým hranicím bylo možno rychleji soustředit vojsko a začít dříve vojenské operace. Taktéž zásobování armády mohlo po železnici probíhat plynuleji. Všechny tyto faktory do značné míry znepokojovaly vedení armády.⁸² Tehdejší ministr obrany ČSR *Bohumír Bradáč* konstatoval: „Naše armáda odkázaná na naši železniční síť, která je v porovnání s okolitými státy

81 NA, f. Ministerstvo železnic I. (dále MŽ), kart. 4805, Vojensko železniční program desetiletí, sig. 77.

82 Tamtéž.

poměrně chudá. Bude proti akcím sousedních armád v značném opoždění. Čím ztratí v prvních dnech války iniciativu velice důležitou pro dosažení celkového válečného úspěchu.“⁸³

Armádní analýzy vedle nedostatečných tratí a propojení českých zemí se Slovenskem a Podkarpatskou Rusí aspoň jednou dvojkolejnou tratí viděly další riziko ve stanicích, které absolutně nebyly přizpůsobeny potřebám armády. Ty nedokázaly promptně nakládat a vykládat vojenské transporty, ale hlavně neměly dostatečné skladové prostory pro vojenský materiál. Největší riziko představovala skutečnost, že už v prvních dnech války mohlo dojít k přetnutí Košicko-bohumínské dráhy, které by přerušilo spojení s východním Slovenskem, Podkarpatskou Rusí, ale i se spojeneckým Rumunskem.⁸⁴

Požadavkem armády bylo vybudovat minimálně dvě dvojkolejné tratě ve směru východ–západ spojené mezi sebou, aby bylo možné denně v tomto směru přepravit minimálně 100 vlaků. To by zaručovalo, že přerušením jedné z nich by se provoz nezastavil úplně. Za nutné bylo považováno dálkové spojení Plzeň – Praha – Česká Třebová – Bohumín – Žilina – Zvolen – Lučenec a druhá dvojkolejná trať Plzeň – Příbram – Brno – Nové Mesto nad Váhom – Levice. Bezpodmínečně bylo potřebné zdvojkolejnit úsek Hranice na Moravě – Vsetín – Horní Lideč – Púchov. Bezpečné spojení s východním Slovenskem a Podkarpatskou Rusí bylo třeba zajistit vybudováním trati Prešov – Vranov – Michalovce, jejímž pokračováním měla být trať Užhorod – Mukačevo – Chust. Potřebné bylo zvýšit propustnost úseku Kysak – Obyšovce – Margecany. V souvislosti s armádním železničním plánem bylo nutností zachovat provoz na již existujících drahách a nádražích. V letech hospodářské krize se ČSD snažily dosahovat úspor rušením některých tratí, stanic, vodáren, staničních skladů, kolejí, omezováním investic do zásob materiálu atd. Armáda upozorňovala, že každé takovéto šetření směřuje ke snížení propustnosti drah a zhoršuje obranyschopnost státu. ČSR zaostávala oproti sousedním zemím zvláště v obnově železničního svršku. V Německu se v letech 1919–1932 ročně vyměnily kolejnice a pražce (při podstatně vyšším rozsahu železnic) na 4,12 % tratí, v ČSR za stejné období to bylo v průměru u 1,82 % tratí. Hlavně Slovensko trpělo nedostatkem kolejnic, pražců a výhybek.⁸⁵

Zvláštní kapitolou byl vozový park a signalizační a zabezpečovací zařízení. Do roku 1936 se měla zvýšit konstrukční rychlost vlaků a nakoupit v dostatečném množství moderní nákladní vozy. Podmínkou byly dostatečné zásoby maziva, uhlí, pohonných látek, které by pro armádu měly být zajištěné minimálně na tři měsíce.

83 SNA, f. Výskumný ústav železničnej dopravy (dále VÚŽD), kart. 1., Železnice pre potreby armády.

84 NA, f. MŽ, kart. 4805, Vojensko železniční program desetiletí, sig. 77.

85 Tamtéž.

V prvních dvou letech se mělo přistoupit k realizaci drobných oprav jednotlivých tratí na úrovni místních drah. Opravy se měly projevit růstem celkové výkonnosti železnic ve prospěch vojenské přepravy. Dále mělo navázat postupné zdvojkolejňování strategických tratí. Plán byl vypracován na každý rok podle důležitosti dráhy. Skoro všechny strategicky významné tratě na Slovensku a na Podkarpatské Rusi se měly postavit do patnácti let. Celkové investice ministerstvo národní obrany propočítalo na 3,73 mld. Kč. Z toho mělo být vyčleněno 2,46 mld. Kč na výstavbu nových drah a zbytek na rekonstrukci budov, stávajících tratí, na nákup železničního materiálu, lokomotiv a vozů. Jednalo se o sumu 1,26 mld. Kč. Ministerstvo obrany argumentovalo tím, že všechny tyto investice by měly jít mimo rozpočet ČSD, který představoval ve 30. letech zhruba 300 až 400 mil. Kč a byl nedostatečný pro pouhý chod podniku. ČSD každoročně v této době kumulovaly dluh. Finance měly být státem garantované a realizované prostřednictvím různých úvěrů s nízkými, případně nulovými úroky.⁸⁶

Ministerstvo obrany celý tento investiční projekt odůvodnilo takto:

Naléhavost realizace programu, odůvodněná nebezpečí z Německa, Rakouska, Maďarska, za nejistého chování Polska, varuje před další ztrátou času, která by mohla mít vzápětí nedozírné a nenahraditelné ztráty na životech a statcích, za něž by vojenská správa nemohla převzít odpovědnost. Je tudíž třeba, aby předložením návrhu investičního programu železničního bylo rozhodnuto co možná nejdříve a po stránce věcné, časové i finanční. Zlepšení železniční sítě podle tohoto programu přijde k dobru i potřebám národohospodářským, kulturním, sociálním a správním a bude podstatně působiti i k snížení nezaměstnanosti v celé republice. Je tedy v zájmu celostátním.⁸⁷

Ministerstvo obrany se též vzhledem ke složité geopolitické situaci v střeoevropském prostoru snažilo modernizovat československé železnice, které měly při vypuknutí vojenského konfliktu sehrát jednu ze strategických úloh. Silniční automobilová doprava ani zdaleka nemohla železnici v této době nahradit, představovala jen doplněk jejích výkonů, které byly stěžejní.⁸⁸

VZTAHY ŽELEZNIČNÍ A AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Od konce 20. let začala soukromá nákladní a postupně i autobusová silniční doprava navzdory legislativním a jiným překážkám konkurovat železniční dopravě. Stát ovládající železnice se proti tomuto vývoji od začátku velmi

86 NA, f. MŽ, kart. 4805, Dôvodova sprava, sg. 970/34.

87 NA, f. MŽ, kart. 4805, Vojensko železniční program desetiletí, sig. 77.

88 Jiří Vysloužil: Vývoj železniční sítě v Československu, in: *Mezinárodní symposium 150 let železnic v Československu*, Brno 1989, s. 79.

aktivně bránil. Tímto ve sféře dopravy vznikl nový problém tzv. autokonekurence, která také sehrála určitou úlohu v dopravních otázkách Slovenska. Vzhledem k početnímu stavu vozidel a objemu silniční motorové dopravy v podmínkách Slovenska byla autokonekurence přibližně do poloviny 30. let pro ČSD problémem hlavně v českých zemích.⁸⁹ Otázku dopravního vztahu železnice a silnice v této době intenzivně řešila též většina západních a okolních států. Řešení spočívala v legislativních zásazích či v dohodě drah a autodopravců, které měly vést k odstranění vzájemné konkurence. Železniční správa ČSR volila nejdříve konfrontační metody a pokoušela se nejprve silniční motorovou dopravu eliminovat, případně převzít pod svou kontrolu. Zároveň vyvíjela úsilí racionalizovat provoz a snižovat náklady. Například v období kulminace hospodářské krize v roce 1932 poskytla v zájmu zvýšení konkurenceschopnosti tarifní slevy na železnici pro vícero výrobců. Byl to však další kontroverzní krok ohledně výrobních podmínek na Slovensku. Konkurence silniční dopravy se týkala zvláště českých zemí, proto slevy směřovaly převážně tímto směrem. Ve vztahu ke Slovensku to jen zvýraznilo problematické nastavení tarifů a přispělo k ohrožení konkurenceschopnosti zdejších výrobců v době hluboké krize. Pozitivnější přínos pro Slovensko mělo převzetí státní autobusové a automobilové dopravy od Československé pošty do režie ČSD. Například už v roce 1930 ČSD provozovaly na Slovensku v osobní dopravě cca 500 km autobusových linek. V dalších letech nové linky rychle přibývaly. Současně rostl celkový význam osobní a nákladní silniční dopravy v dopravním systému Slovenska.⁹⁰

NOSTRIFIKACE A TARIFNÍ POLITIKA

PROCES NOSTRIFIKACE A OVLÁDNUTÍ KAPITÁLU SOUKROMÝCH DRAH ČESKOSLOVENSKÝM STÁTEM

Státní železniční správa začala hned od svého vzniku prioritně řešit právní postavení soukromých železničních tratí. Podíl soukromých železničních úseků na celkové délce drah představoval v roce 1921 v českých zemích 28 % a na Slovensku 46,5 %. To znamenalo, že na 10 km státních drah připadlo 9,2 km tratí soukromých, na kterých se ale odbavovalo 60,11 % celé železniční dopravy. Následkem daného stavu byly vyšší přepravní náklady dané vyššími

89 Srovnej: Jan Štemberk: *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*, Praha 2010.

90 Sůtaž medzi železnicou a automobilom, in: *Slovenský priemysel*, 1928, s. 64–65; Sůtaž medzi železnicou a automobilom, in: *Slovenský priemysel*, 1929, s. 171–172; Sůtaž medzi železnicou a automobilom, in: *Slovenský priemysel*, 1930, s. 111–112; Automobilová sůtaž, in: *Slovenský priemysel*, 1932, s. 66.

dopravními sazbami dovozného na soukromých drahách. Tento zjev nebyl specifikem Slovenska, ale byl typický pro celé Uhry. Stavební délka všech železnic v Uhrách činila v roce 1913 21 806 km, z čehož připadalo 37,8 % na železnice státní, 48,6 % na železnice soukromé ve státním provozu a zbytek 15,6 % připadal na soukromé železnice v soukromém provozu. Opačný trend byl v západní části státu. V českých zemích bylo 28 % soukromých tratí, tj. na 10 km státních připadlo 5,72 km soukromých tratí. Na těchto soukromých drahách byla intenzita dopravy slabší než na státních železnicích. Z celého rozsahu přepravy připadalo v roce 1920 na soukromé dráhy pouze 17 %. Vývoj v rakouské části monarchie ukazoval odlišné tendence v přístupu k železniční dopravě než v Uhrách. Po vzniku státu tak bylo potřebné alespoň na přechodné období přijít s řešením, které by částečně řešilo provozní otázky v souladu s potřebami státu. Nejprve bylo potřebné postarat se o aplikaci zákonných předpisů, z kterých vyplývalo právní postavení soukromých železničních společností, resp. jejich právní existence. Jednalo se o nostrifikaci soukromých železničních úseků na území Československa. Nutné bylo řešení jejich soukromoprávních poměrů i vztahu k novému státu a dalším subjektům. Problematické byly také finančněprávní vztahy a závazky těchto vlastníků ve vztahu k státnímu provozu drah. Urychleně byl přijat zákon č. 373/1919 Sb. z. a n., o doplnění sítě železniční stavbou drah místních, z 27. července 1919, který znemožnil vznik nových soukromých železničních tratí.⁹¹ Většina soukromých železnic měla své sídlo mimo území Československého státu, proto bylo důležitým úkolem nového státu, aby tyto společnosti (převážně akciové společnosti) přemístily svá sídla na území státu. Stát chtěl tímto procesem, který se nazývá nostrifikace, dosáhnout nejen odvádění daní do československé státní pokladny, neboť platilo, že daně jsou odváděny podle sídla společnosti, ale přál si na tyto společnosti získat i legislativní a politický vliv. Tady sehrál důležitou roli zákon č. 417/1919 Sb. z. a n., o vstupu československého státu v záruční (garanční) poměr u místních drah garantovaných státem, ze dne 15. července 1919. Ten doslovně přikázal soukromým železničním společnostem přenést své sídlo v průběhu čtyř měsíců na území Československa, jinak jim bude odeprána státní garanční záloha, která měla směřovat hlavně k finanční konsolidaci soukromých drah. Další hrozbou bylo uvalení nucené správy. Takovýmto způsobem se podařilo velmi rychle dosáhnout nostrifikace 16 soukromých drah. Celkový proces nostrifikace a následného zestátnění měl probíhat ve třech vlnách a jeho ukončení se předpokládalo nejdříve na sklonku roku 1927. Do první fáze nostrifikace byly zařazeny místní dráhy ležící v českých zemích. V druhé fázi mělo zestátnění

91 *Magyar statisztikai évkönyv*, Budapest 1913, s. 170–176; *Oesterreichisches statistisches Handbuch*, Wien 1908, s. 384; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 106; Imrich Karvaš: *Sjednocení výrobních podmínek*, s. 11.

dopadnout na všechny soukromé tratě na území Slovenska a v třetí fázi na zbývající úseky. Přitom bylo od začátku zjevné, že při nostrifikačním procesu se nedá postupovat stejným způsobem, stejně intenzivně a stejně rychle. Nedalo se také garantovat, že nostrifikaci bude možné realizovat za jednotných podmínek. Zatímco v Čechách a na Moravě nostrifikační proces probíhal relativně rychle, na Slovensku tomu tak nebylo. Tam se podařilo docílit konsolidace právních a finančních poměrů jednotným aktem tzv. Slovenské úpravy z 5. července 1922. Ta přinášela jednotnou administraci téměř všech soukromých tratí. Výjimku tvořily čtyři místní nepřilíš významné dráhy. Šlo o úseky: Šala – Neded, Piešťany – Vrbové, Zbehy – Radošina, Trebišov – Vranov. Předmětné úseky spolu s třemi tratěmi na Moravě byly nostrifikovány až koncem roku 1928 jako poslední. Celkově se podařilo nostrifikovat 128 soukromých tratí.⁹²

Kroky směřující k postátnění soukromých drah začaly vládní a zákonodárné orgány uskutečňovat již v prvních měsících existence ČSR. Parlament s podporou většiny politických stran deklaroval záměr postátnit všechny významnější tratě. Tato myšlenka byla legislativně zakotvena v zákonech č. 373/1919 Sb. z. a n. a 64/1918 Sb. z. a n. (§ 5), o mimořádných přechodných ustanoveních na Slovensku, ze dne 10. prosince 1918 a navazujícím vládním nařízením č. 539/1919 Sb. z. a n., o správě Košicko-bohumínské dráhy. Vztah státu a soukromých drah do postátnění upravoval zákon č. 690/1920 Sb. z. a n., o převzetí soukromých železnic do správy státní, z 22. prosince 1920. Týkal se zvláště podmínek provozu tratí státním podnikem na účet vlastníka. To znamenalo, že ministerstvo železnic mohlo kdykoli převzít správu soukromé dráhy, která sloužila veřejné dopravě, pokud to bylo ve státním zájmu. Tento pojem nebyl nijak definován a závisel na posouzení každé konkrétní situace. Ministerstvo přejímalo správu železnice včetně dosavadního personálu, který se dostával do pozice státních zaměstnanců. Zákon č. 690/1920 Sb. z. a n. zároveň umožňoval, aby stát na účet vlastníka do převzaté dráhy investoval, aniž by k tomu potřeboval souhlas akcionářů. Před postátněním měl přednost již uvedený proces nostrifikace realizovaný na základě zákona č. 12/1920 Sb. z. a n., o podnicích, které mají sídlo mimo území československého státu, ze dne 11. prosince 1919. Zákon umožňoval nařídit podnikům sídlícím mimo československé území, aby přemístily svou centrálu na území ČSR. To samozřejmě platilo i pro železniční společnosti. Ve specifických vlastnických poměrech železniční síť vyzýval zahraniční společnosti k přeložení sídla podniku ministr železnic. Podniky soukromých tratí se zahraničním kapitálem se musely na základě uvedeného zákona podrobit československému právnímu řádu a případně uzavřít s ČSD nové provozní smlouvy. Podmínky

92 *Deset let Československé republiky*, II, Praha 1928, s. 185; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 187.

uzavírání nových provozních smluv i celého nostrifikačního procesu upravovaly protokoly z 5. července a 25. července 1922.⁹³

Nostrifikaci železničních společností na Slovensku, kde převažoval právě zahraniční kapitál, řešila zvláštní tzv. slovenská novela z 5. července 1922. Ta sjednotila právní a finanční poměry na všech soukromých drahách na území Slovenska. Nařízení o přeložení centrály do ČSR respektovala většina z 21 společností, uposlechnout odmítlo jen pět.⁹⁴ Mezi nimi však byla i společnost provozující nejvýznamnější transversální trať Košicko-bohumínská dráha (KBD). Provoz na této železnici převzal stát, ale centrála společnosti zůstala v Budapešti. Vlastní proces postátňování oficiálně začal na podkladě vládního usnesení z května 1924. Postátňování mělo proběhnout ve třech etapách do roku 1927. Správa státních drah využívala při odkupování soukromých drah legislativní opatření, ale také neoficiální ekonomické nástroje.⁹⁵ Prioritní akcie zdejších železničních společností stát odkoupil z volné ruky a ovládl majoritní část kapitálu. Postátňování pak bylo už jen formální záležitostí. Státem garantované soukromé dráhy v českých zemích odprodaly svoje akcie pod hrozbou odnětí garancí. Odkoupení akcií předcházela nostrifikace 16 státem garantovaných drah a následně 32 soukromých tratí garantovaných jednotlivými zeměmi. Postátňování v západní části státu bylo v zásadě ukončeno v roce 1925 (zákon č. 156/1925 Sb. z. a n., podle kterého nabývá stát drah zaručených státem nebo zemí Českou). V roce 1928 zůstávalo v západní části státu v soukromých rukách už jen 617 km železnic. Z nich většina v jižních Čechách.⁹⁶

Zpočátku se zdálo, že proces postátňování bude v podmínkách Slovenska stejně hladký a bezproblémový jako v českých zemích. Postupně však narůstaly komplikace. Státní železniční správa ve snaze celý proces urychlit zvolila na jednáních se soukromými drahami na Slovensku specifické mechanismy nátlaku. Ty spočívaly především v tom, že stát přenesl náklady na provoz na privátních drahách v plném rozsahu na soukromé společnosti, které potom vykazovaly každoročně vysoké ztráty převyšující hodnotu základního kapitálu. Například schodek v hospodaření soukromé železnice Margecany – Smolník se během tří let zvýšil na 7 mil. Kč, ale hodnota základního kapitálu dosahovala jen 4,4 mil. Kč. Finanční krytí provozních ztrát převzalo ministerstvo financí přes státní rozpočet, čímž de facto poskytovalo

93 Státní železniční politika nabývání státních drah. Příprava k realizaci státních drah, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 385–386; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 232–233.

94 K dalším soukromým drahám, které se nepodrobily nostrifikaci, patřily trati Šála – Neded, Piešťany – Vrbové, Zbehy – Radošina a Trebišov – Vranov.

95 Státní železniční politika nabývání státních drah. Příprava k realizaci státních drah, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 386; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 107–108.

96 Státní železniční politika nabývání státních drah. První období zestátňovací, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 388; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 107.

dotace. Narůstající ztráty snižovaly hodnotu prioritních akcií společnosti. Akcionáři v obavách před dalším vývojem akcie odprodali státu pod nominální hodnotou.⁹⁷

Státní železniční správa získala uvedeným způsobem v letech 1925–1927 prioritní akcie 13 místních drah v celkové délce 576 km za 34 mil. Kč, zatímco jejich nominální hodnota dosahovala 45 mil. Kč. Už v roce 1925 se podařilo státu od anglického vlastníka odkoupit majoritní podíl akcií Bratislavské župní železnice. Rozhodnutí majoritního vlastníka následovali i další akcionáři. V roce 1925 byla zahájena jednání se švýcarskou obchodní společností ALA Schaffhausen, která vlastnila akcie Slovenské (původně Uherské) západní dráhy. Do jejího portfolia patřily i místní dráhy spojující Moravu s hospodářskými centry jihozápadního Slovenska a pět dalších místních tratí v jiných regionech. Po dvou letech složitých jednání s maďarsko-italskou skupinou akcionářů stát v roce 1927 získal prioritní akcie několika drah na jižním a jihovýchodním Slovensku.⁹⁸ Mezi klíčové příčiny zaostávání procesu nostrifikace a odkupování akcií železničních společností patřila zdoluhavá jednání o nostrifikaci mezi ČSR a Maďarskem, která byla součástí vzájemných rozhovorů o Československo-maďarské obchodní smlouvě. V důsledku sporů byla obchodní smlouva podepsána až v roce 1927. Smlouva pak otevřela cestu k dokončení nostrifikace a ke kapitálovému ovládnutí hlavních drah.

Nejsložitější jednání probíhala s vedením KBD, na jejíž hlavní trať navazovalo jedenáct místních drah, část v jejím vlastnictví a část ve vlastnictví jiných akciových společností. Před pokusy odkoupit prioritní akcie KBD bylo nutné řešit problém její nostrifikace a přeložení sídla z Budapešti na území ČSR. To její vedení odmítalo. Vyřešit bylo třeba i převzetí tratí do státního provozu. Už v říjnu 1919 převzal nad KBD kontrolu vládní komisař košického ředitelství státních drah. Oficiálně však byla KBD společně s 11 místními drahami převzata do provozu státu až od 1. ledna 1921. Zaměstnanci zůstávali ve službách KBD, ale museli dodržovat předpisy ČSD a podřídit se mzdovým podmínkám státního podniku. Představitelé státní železniční správy podepsali s KBD a dalšími místními drahami provozní smlouvy. Stát převzal i záruky za prioritní akcie KBD, ale vyplácení dividend jejím akcionářům odmítl. Otázka odkoupení akcií a též neukončené nostrifikace zůstávala dále otevřená. Její řešení přineslo podepsání československo-maďarské obchodní

97 Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 108–109.

98 V letech 1925–1927 stát získal prioritní akcie Bratislavské župní železnice, soukromých tratí Banská Bystrica – Harmanec, Humenné – Stakčín, Levice – Šurany, Topolčany – Trenčín, Slovenské západní dráhy, tratě Lučenec – Halič, Lučenecké místní dráhy, tratě v údolí řeky Oravy a železnic Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice, Ružomberok – Korytnica, Podbrezová – Tisovec a Prešov – Bardejov. Státní železniční politika nabývání státních drah. První období zestátniovací, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 389; Před postátněním slovenských místních drah, *Průdy* 9, č. 2 (1925), s. 128; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 233.



Sídlo ředitelství státních drah v Košicích ve 20. letech. Zdroj: Miloš Kollesár (ed.): *Zlatá kniha Slovenska*, Bratislava 1928, s. 407.

smlouvy v roce 1927 a úspěšná jednání s majoritním vlastníkem akcií KBD Všeobecným rakouským úvěrovým ústavem ve Vídni. Stát získal akcie od vídeňské banky výměnou za státní dluhopisy. Odkoupení akcií KBD potvrdil už předem zvláštní zákon č. 158/1925 Sb. z. a n., o nabytí akcií Košicko-bohumínské dráhy československým státem, ze dne 25. června 1925. Následně mohlo být sídlo KBD s konečnou platností přemístěno z Budapešti do Košic a stát emitoval její akcie spolu s akciemi dvou hlavních českých tratí v celkové hodnotě 45 mil. Kč.⁹⁹ Nostrifikace železničních společností pokračovala dále a tento proces urychlila až novelizace nostrifikačního zákona (č. 56/1931 Sb. z. a n.). Po jejím přijetí se podařilo přeložit na území ČSR i sídla zbývajících deseti soukromých drah. Celý proces byl oficiálně ukončen v roce 1935, kdy československý stát ovládl majoritní podíl 12 železničních společností. Do roku 1938 k nim přibýly ještě další čtyři. Ovládnutí prioritních akcií však znamenalo po ukončení nostrifikace jen další krok ke konečnému cíli, kterým bylo postátnění železnic.¹⁰⁰ Postátnění definitivně ukončil až nový režim

99 Státní železniční politika nabývání státních drah. Příprava k realizaci státních drah, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 387; Státní železniční politika nabývání státních drah. První období zestátnovací, in: *Deset let Československé republiky*, II, s. 390; Akcia zoštátnovacia a výstavba sieti železničnej, in: *Slovenský priemysel*, 1927, s. 82–84; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 110–112.

100 Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 113.

po roce 1945. Zdlouhavý proces budování státní železniční sítě, kulminující až na konci 20. let, přinesl do hospodářského života Slovenska další handicap, neboť měl za následek dlouhodobé přetrvávání tarifních rozdílů na státních a soukromých drahách.

VÝVOJ ŽELEZNIČNÍCH TARIFŮ JAKO HOSPODÁŘSKOPOLITICKÝ A NÁRODNĚPOLITICKÝ PROBLÉM

Právě odstraňování dualismu v systému železničních tarifů mezi západní a východní částí ČSR patřilo mezi obzvláště kontroverzní a nejvíc diskutované téma hospodářské politiky státu vůči Slovensku. V letech 1919–1921 zůstávaly tarifní systémy českých zemí a Slovenska, zděšené po habsburské monarchii, bez podstatných změn. Slovensko převzalo vyšší uherské tarify na státních drahách a větší podíl soukromých tratí, ale slevy poskytované uherskou vládou pro domácí výrobce ztratilo. Z hlediska systému železničního tarifu Slovensko představovalo v tomto období ve vztahu k českým zemím zahraničí. To znamenalo, že při přechodu mezi Moravou a Slovenskem se tarify v nákladní i osobní dopravě nepočítávaly, ale byly lomené jako při přejezdu státní hranice. V raném období existence ČSR mělo území Slovenska nevýhodu i v dopravním vztahu s jinými částmi bývalých Uher. Zatímco přepravci z českých zemí mohli při dopravě zboží do Rakouska využívat až do dubna 1919 společný jednotný železniční tarif, mezi Slovenskem a Maďarskem platil už od vzniku ČSR mezinárodní tarifní a platební styk.¹⁰¹

Značnou úlevu přineslo na podzim 1918 rozhodnutí generálního ředitelství drah zrušit 30% válečnou dopravní daň. Uherské přírážky k této dani 5 % až 7 % při dopravě kusového zboží a vozových zásilek a až 17 % v případě rychlozboží však zůstaly v platnosti. Přetrvávání oddělených soustav státních a soukromých drah generovalo ještě jeden problém zásadního významu, kterým byl tzv. lomený výpočet dopravních sazeb při přechodu ze státní na soukromou trať. Výpočet sazeb se totiž uskutečňoval pro státní a soukromou dráhu zvláště, přitom se vzdálenosti nepřepočítávaly po přechodu z jedné trati na druhou. Z uvedeného vyplývalo, že snižování sazeb na 1 tunokilometr (tkm) v závislosti na překonané vzdálenosti bylo uplatňováno jen částečně. Dopravní náklady na soukromých drahách tímto ještě podstatně vzrůstaly. Vedle sjednocení tarifních systémů proto stála před odpovědnými činiteli i další klíčová úloha tzv. přepočítání soukromých tratí a odstranění lomeného výpočtu sazeb. Do roku 1921 existoval lomený výpočet sazeb v nákladní a osobní dopravě i při přejezdu přes zemskou hranici mezi historickými zeměmi a Slovenskem, jak již bylo uvedeno výše. Odstranění této anomálie

101 Tamtéž, s. 115–116.

bylo prvním významným krokem v řešení citlivé otázky železničních tarifů. K 1. srpnu 1920 bylo na státních drahách zrušeno lomené přepočítávání jízdného v osobní dopravě a o rok později, v srpnu 1921, zrušily státní dráhy lomené přepočítávání při přechodu zemské hranice i v nákladní dopravě. To znamenalo, že od poloviny roku 1921 správa státních drah zavedla na svých tratích v celém státě jednotný dopravní tarif. To však neplatilo ve vztahu k soukromým drahám. Přínosem pro železniční dopravu ve východní části ČSR bylo také zrušení stále ještě přetrvávajících uherských přírážek k dopravní dani v roce 1921. Tím byly alespoň v hrubých rysech sjednoceny dopravní podmínky na státních drahách v českých zemích, na Slovensku a Podkarpatské Rusi.¹⁰²

Doprava na státních drahách však i po sjednocení tarifních systémů nadále skrývala mnohá úskalí. Tarif nerespektoval geograficky protáhlý tvar nového státu a ani hospodářskou strukturu jednotlivých regionů. Československo převzalo bez větších úprav předválečný tarifní systém rakouské části monarchie, jehož geografický tvar neodpovídal novému státu. Výrobci v okrajových západních a východních krajích měli nevýhodu vysokých dopravních nákladů při dopravě surovin a výrobků do druhé části státu, zatímco producenti situovaní v blízkosti moravskoslovenského pomezí byli ve výhodnější pozici. To byl též jeden z faktorů, který vedl k přesunu těžiště hospodářského vývoje Slovenska do severozápadních regionů v těsné blízkosti zemských hranic a v dosahu západních trhů. Vedení ČSD¹⁰³ převzalo mimo jiné i rakouské pásmové tarify, přičemž vytvořilo nové pásmo od 1 km do 10 km a zavedlo jednotkový poplatek vyšší než v dalších pásmech. Jednotkový poplatek nebyl krácený ani při vzdálenostech nad 400 km. To opět znevýhodňovalo přepravce na západním a zvláště východním okraji státu a komplikovalo hospodářské sblížení východní a západní části ČSR.¹⁰⁴

V nejsložitější situaci zůstávali přepravci na soukromých tratích v důsledku vyšších tarifů v porovnání se státními drahami a v důsledku přetrvávání lomeného tarifování. Odstraňování rozdílů v dopravních nákladech na státních a soukromých tratích postupovalo jen po malých krocích v závislosti na procesu postátňování a postupu jednání s vlastníky soukromých tratí. Celý sledovaný proces měl z hlediska ministerstva železnic a ředitelství ČSD specifický hospodářský aspekt. Odstranění lomeného výpočtu dopravních tarifů na celé železniční síti Slovenska a zavedení nižších tarifů státních drah i na soukromých tratích by podstatně snížilo příjmy ČSD. Podle někte-

102 Dopravná a tarifová politika. Pohled na desaťročie nášho dopravníctva, in: *Slovenský priemysel*, 1929, s. 141–142; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 114–116.

103 Tarify ČSD se dělily na pravidelné, normální (seřazené do 21 tříd), výjimečné, druhové (rozdělené do 25 tříd), vývozní, překládkové a tarify pro říční přístavy.

104 Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 114.

rych informací ministerstvo železnic využívalo tyto finanční zdroje na krytí schodku v hospodaření ČSD. Oficiálně mělo být hospodaření ČSD až do velké hospodářské krize ziskové, respektive vyrovnané, ale ve skutečnosti bylo dotované ze státního rozpočtu. Snížení příjmů z přepočtu tarifů a z tarifů na soukromých drahách by znamenalo vyšší požadavek na dotace od státu. V březnu 1924 zavedený nový nákladní tarif na státních drahách snížil náklady v průměru o 11,5 %. Tím se rozdíl v dopravních nákladech v porovnání se soukromými drahami ještě prohloubily.¹⁰⁵

Tarifní systém počítal s poklesem dovozného na dlouhých vzdálenostech. Jednalo se o systém, kdy první kilometry byly vždy dražší, to znamenalo, že prvních 50 km bylo dražších než druhých 50 km. Za třetích 50 km se platilo méně než za předchozích atd. Tento model ovšem platil pouze v případě, že projížděná trať patřila jenom jedinému majiteli. Například když projel vlak s uhlím 150 km na státní železnici, platilo se dovozně 650 Kč. Když však projel 75 km po státní trati a 75 km po soukromé, cena stoupla na 920 Kč. A to jenom z důvodu přechodu ze státní na soukromou trať. S ohledem na podmínky na Slovensku nebylo výjimečné ani to, když se sazba lámala dvakrát (50 km na soukromé, 50 km na státní a pak znovu 50 km na soukromé trati). Tím však tarifní sazba stoupla na 1 140 Kč. V takovém případě se tak doprava uhlí na vzdálenost 150 km prodražovala o 75 %.¹⁰⁶

V důsledku pomalého odstraňování lomeného výpočtu tarifů na soukromých tratích platily například slovenské cukrovary v roce 1924 za přepravu cukrové řepy v průměru o 125 Kč/m³ řepy více než v případě jednotného tarifního systému. Vzhledem k celkovému objemu přepravené řepy v sledovaném roce se dopravní náklady cukrovarů zvýšily o 7 mil. Kč. Dalším faktorem zvyšování nákladů v cukrovarnickém průmyslu byly dodávky uhlí a vápence, jejichž dovoz stál slovenské cukrovary ze stejných příčin o 30 % víc než konkurenční podniky v Maďarsku a Jugoslávii. Při vývozu produkce do zahraničí zaplatily slovenské cukrovary na každých 10 t exportovaného cukru v důsledku dopravních nákladů o 2 tis. Kč víc než cukrovary v Čechách a o tisíc Kč víc než cukrovary na území Moravy. Za celý rok 1924 vynaložilo slovenské cukrovarnictví na export cukru v důsledku vyšších tarifů přibližně o 39 mil. Kč víc než české cukrovary.¹⁰⁷ Ještě méně příznivá byla například pozice slovenských skláren, které se nacházely zpravidla v horských oblastech na vedlejších soukromých tratích. Sklářské výrobky dodávaly do tradičních odbytišť v rámci bývalé monarchie, kam dovážely produkci po vícerych nepropočítaných dra-

105 Dopravná a tarifová politika, s. 142; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 116–117, 119.

106 Otto Kapp: Najslabší bod našej hospodársko-politickej štruktúry, *Hospodárske rozhľady* 1, č. 12 (1926), s. 848–849.

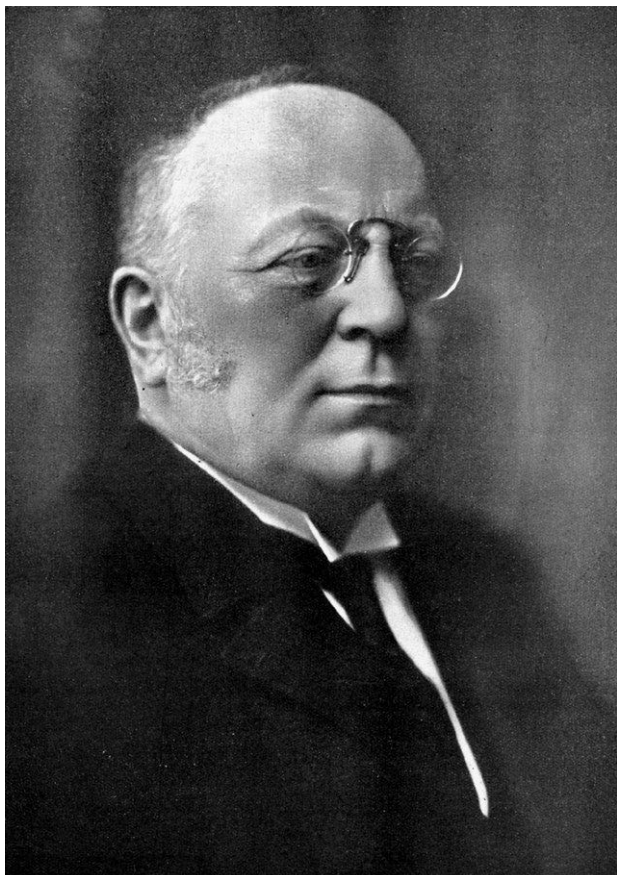
107 Akcia zoštatňovacia a výstavba siete železničnej, in: *Slovenský priemysel*, 1925, s. 158–170; *Slovenský denník* 7, č. 271 (1924), s. 3; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 119–120.

hách. Za uvedených dopravních podmínek byly ceny slovenského skla v průměru o 30 % až 40 % vyšší než ceny českých sklářů. Některé sklárny se pokoušely řešit situaci změnou výrobního programu z uměleckého dutého skla na užitkové. V daném případě však opět narážely na konkurenci z českých zemí a zahraničí, neboť zaostávaly v technické modernizaci výroby.¹⁰⁸ Mnozí producenti z excentricky situovaných regionů jihovýchodního a východního Slovenska snižovali náklady při dopravě produkce na západní trhy tím, že obcházeli nepropočítané tratě ČSD po drahách sousedních států směrem na Budapešť, Vídeň a Pasov. Uvedené řešení dopravy se v polovině 20. let vyplácelo, i když stále ještě chyběly mezinárodní dohody upravující přepravu zboží. Že tímto postupem docházelo ke snižování příjmů ČSD, není nutné zdůrazňovat. Výrobci nejen na vedlejších soukromých tratích, ale i na hlavní KBD měli též dlouhodobě nevýhodnou pozici vůči zahraniční konkurenci, která mohla využívat nižší tranzitní tarif. Například náklady domácích výrobců mouky na dopravu po KBD v přepočtu na jeden vagon byly v roce 1924 o 700 Kč až 760 Kč vyšší než náklady maďarských a jiných zahraničních dovozců, využívajících na dopravu mouky výhodnější tranzitní tarify. Tento stav způsobil, že v roce 1924 muselo 459 mlýnů zastavit činnost a 637 dalších přerušit výrobu.¹⁰⁹

Proti tarifní politice ministerstva železnic a ČSD kriticky vystupovali, podobně jako v případě pomalé výstavby nových drah, slovenští politici, národohospodáři, různé hospodářské instituce a korporace a také slovenská veřejnost. Se zdrcující kritikou přicházeli nejen opoziční politici z Hlinkovy slovenské lidové strany, Slovenské národní strany nebo z řad komunistů, ale i provládní politici a národohospodáři. Na půdě Národního shromáždění pravidelně vystupoval s kritikou dopravních poměrů na Slovensku už zmínovaný senátor za agrární stranu, národohospodář a předseda Bratislavské obchodní a průmyslové (živnostenské) komory *Kornel Stodola*. Z mladší generace národohospodářů podával kritické analýzy vývoje infrastruktury a konkrétně železniční dopravy budoucí ministr obchodu ČSR a guvernér národní banky Slovenského státu *Imrich Karvaš* a jeho dlouholetý kolega *Peter Zaťko*, který zastával funkci tajemníka Svazu slovenského průmyslu. V odborném hospodářském tisku uveřejňoval velmi kritické články a studie o dopravních poměrech na Slovensku český národohospodář působící v Bratislavě *Otto Kapp*. Velmi častým projevem kritických postojů byly společná memoranda a žádosti slovenských politiků, poslanců a senátorů parlamentu, národohospodářů a zástupců hospodářských korporací, předkládané vládním představitelům. Memorandum ohledně tarifní politiky předložili slovenští zástupci svazu průmyslu ministru železnic například v květnu 1926 prostřednictvím

108 SNA, f. Poriečny plavebný úrad 1913–1953 (dále PPU), kart. 21, inv. č. 697, s. 6.

109 Z hospodářských aktualit Slovenska, *Prúdy* 10, č. 4 (1926), s. 265.



Kornel Stodola, senátor za agrární stranu, první vládní referent pro železnice a pošty ministerstva s plnou mocí pro správu Slovenska. Zdroj: Miloš Kollesár (ed.): *Zlatá kniha Slovenska*, Bratislava 1928, s. 334.

ministerstva s plnou mocí pro správu Slovenska. Tyto snahy o nápravu poměrů však měly ze strany vládních míst jen malou nebo žádnou odezvu.¹¹⁰

Postupné snižování tarifu na úroveň státních drah a odstraňování lomeného výpočtu dovozného při přechodu ze soukromých tratí na státní se realizovalo rychlejším tempem na postátněných úsecích tratí, na soukromých drahách v provozu ČSD a zvláště na strategické Košicko-bohumínské dráze, která byla do roku 1918 jedinou významnější transverzální dopravní tepnou mezi Slovenskem a českými zeměmi. V roce 1922 správa KBD souhlasila s částečným odstraněním lomeného výpočtu sazeb pro určité druhy

110 Z vícerých prací uvedených národohospodářů srovnej například: Kornel Stodola: *Tarifná politika na Slovensku*, Bratislava 1923; Kornel Stodola: *Hospodárske záujmy Slovenska v sneme*, Bratislava 1924; Otto Kapp: *Potřeba soustavné hospodářské politiky na Slovensku*, Praha 1928; Otto Kapp: *Historia prepočítavania dráh na Slovensku*, *Hospodárske rozhľady* 6 (1931), s. 583–595; Otto Kapp: *Slovenský průmysl ve světové krizi*, in: *Hospodárske problémy Slovenska*, Praha 1934; Imrich Karvaš: *Sjednociením výrobních podmínek v zemích českých a na Slovensku*, Praha 1933.

zboží a pro dopravu zboží z nejuvýchodnějších regionů do českých zemí. V této fázi však základem pro výpočet dovozného nebyly nižší tarify státních drah, ale speciálně dohodnuté tarifní sazby zohledňující dopravu na dlouhé vzdálenosti. Ty měly omezenou platnost jen na některé úseky drah. Mohly se uplatnit při tranzitu mezi stanicemi ČSD, které byly situovány nejbliže ke KBD, a mezi stanicemi na východ od Košic. To vycházelo vstříc přepravcům z nejuvýchodnějších krajů ČSR, jejichž náklady na dopravu zboží do českých zemí se předmětnou úpravou tarifu snížily v průměru o 40 %. Snížení tarifu na KBD se přednostně týkalo dopravy uhlí a koksu z Ostravska na Slovensko a Podkarpatskou Rus. Výhodnější tarify až do roku 1926 neplatily na velmi frekventovaných úsecích KBD Bohumín – Žilina a Žilina – Vrútky. Od 1. dubna 1926 zavedl podnik ČSD všeobecné propočítávání tarifu mezi stanicemi KBD. Proces tarifních úprav pokračoval v roce 1924, kdy KBD snížila tarify na úroveň státních drah. Tato úprava dopadala i na soukromé dráhy v úsecích mezi stanicemi Kúty – Trnava, Leopoldov – Nitra a Šurany – Levice. Současně postupovalo snižování tarifu a odstraňování lomeného výpočtu sazeb na postátněných drahách a na některých soukromých tratích v provozu státu.¹¹¹

Významným krokem v úpravě nepříznivých tarifních poměrů ve východní části ČSR bylo přijetí tzv. malé tarifní reformy s platností od 1. ledna 1928. Na jejím základě se snížilo dovozné na všech drahách na Slovensku na úroveň státních sazeb. K snížení nákladů měla zároveň přispět i úprava lomeného výpočtu tarifu snížením manipulačního poplatku při odděleném výpočtu dopravného mezi místními drahami ve správě ČSD a nepropočítanými státními drahami. Tato forma snížení dovozného se týkala desítky lokálních drah. Po malé tarifní reformě zůstávalo na Slovensku ještě 42 nepropočítaných soukromých tratí, sedm státních nepropočítaných drah a tři propočítané, ale zatím nepostátněné. Podniky situované na uvedených úsecích železnic byly nadále v nevýhodné pozici v porovnání s výrobci z českých zemí, ale také s podniky na propočítaných tratích Slovenska a Podkarpatské Rusi. Další vývoj proto musel směřovat k propočítání všech tratí a k úplnému odstranění lomeného výpočtu tarifu při přechodu ze soukromých a vedlejších drah na státní tratě. Uvedený cíl se podařilo do značné míry realizovat reformou platnou od 1. listopadu 1932. Na Slovensku a Podkarpatské Rusi bylo přepočítáno 32 % soukromých drah v celkové délce 1 270 km.¹¹² Představitelé Svazu slovenského průmyslu zaujali ve své výroční zprávě za rok 1932 k oficiálnímu ukončení lomeného přepočítávání tarifu následovné stanovisko:

111 Politika dopravná a tarifná, *Prúdy* 10, č. 5–6 (1926), s. 376; Dopravná a tarifová politika, s. 142–143; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 116, 122.

112 Dopravná a tarifová politika, s. 144; Otto Kapp: *História prepočítavania*, s. 584; Dopravná a tarifná reforma. Prepočítavanie taríf miestnych železnic, in: *Slovenský priemysel*, 1932, s. 55; Imrich Karvaš: *Sjednocení výrobních podmínek*, s. 119–120; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 122–123, 125.

Najdůležitější udalostí na poli dopravnictva a tarifnictva je pre Slovensko prepočítanie taríf vo vzájomnej doprave medzi traťami štátnych železníc a prepočítanými už traťami niektorých lokálok z jednej strany a neprepočítanými dovtedy traťami lokálok z druhej strany, ktoré vstúpili do platnosti 1. novembra 1932... Hoci význam tejto úpravy pre hospodárske záujmy špeciálne Slovenska musí sa v každom smere uznať, nemožno sa však zbaviť dojmu, že by sa boli dali mnohé škody na Slovensku odvrátiť a že by sa bolo dalo mnoho zachrániť, keby sa reforma uskutočnila zavčasu. V prítomnej kríze nemôžu sa prirodzene celkom uplatniť jej dôsledky, hospodárstvo napomáhajúce. Finančný efekt reformy je pre jednotlivých slovenských dopravcov veľmi rozličný. Podľa polohy podniku... činí zníženie 5–20 % oproti doterajším sadzbám. Reforme nemožno uprieť určitý racionalizačný význam, lebo zjednotenie taríf prispieva podstatne k zjednodušeniu výpočtov dopravného a všetkých s tým súvisiacich prác. Prepočítavanie však musí byť ďalej pokladané za predpoklad k takzv. veľkej tarifnej reforme...¹¹³

Neuvážená a často priamo nekoncepční tarifní politika meziválečné ČSR ohrožovala ve vícerých směrech nejen podnikatele ve východní části státu, ale i podniky v českých zemích. Kontroverzní charakter měla například tvorba dovozních, vývozních a tranzitních tarifů. Většina států, které na mezinárodních trzích představovaly konkurenci ČSR, zvýhodňovala prostřednictvím tarifů vývoz hotových výrobků a polotovarů na jedné straně a na druhé straně podporovala výhodným tarifem dovoz surovin a materiálů. Železniční správa strategii výhodných dovozních a vývozních tarifů neakceptovala. Dopravní náklady výrobců v některých sousedních státech do mořských přístavů byly často stejné, či dokonce nižší než náklady mnohých výrobců v ČSR jen ke státní hranici. V případě vývozu do západoevropských přístavů byl tento problém ještě zřetelnější u přepravců ze Slovenska a Podkarpatské Rusi. Aby se československé podniky mohly při vysokých dopravních nákladech prosadit v mezinárodní konkurenci, musely snižovat jiné kapitálové vstupy, zvláště mzdové náklady a též investice do modernizace a technického rozvoje. Například v dřevařském průmyslu, který byl na Slovensku profilový, vedly vysoké náklady na dopravu nábytku, parket a dalších hotových výrobků a polotovarů ke zvyšování podílu nezpracované kulatiny na exportu odvětví. Svědčil o tom obsah memoranda představitelů dřevařského průmyslu, předloženého ministru železnic v roce 1934. Celkový růst dopravních nákladů na export hotové dřevařské produkce (o 800 % až 1 300 % v porovnání s předválečným stavem) nutil dřevařské podniky vyvážet do zahraničí nejkratšími dopravními spojeními surovou kulatinu.¹¹⁴

113 Dopravná a tarifná reforma, s. 55.

114 Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 125–126.

Vysoké vnitrostátní tarify v poměru k nízkým dovozním tarifním sazbám ohrožovaly i jedno z klíčových odvětví průmyslu českých zemí, produkci uhlí a koksu. Téměř dvojnásobně vyšší vnitrostátní tarify na přepravu uhlí v porovnání s německými a polskými tarify měly za následek, že českoslovenští producenti uhlí a koksu přicházeli ročně celkově asi o 100 mil. Kč. Výhodné tarifní sazby na dovoz uhlí motivovaly některé podniky v krizových 30. letech, aby přes velké domácí zdroje surovin dovážely uhlí a koks ze zahraničí a tím poškozovaly československé producenty. Vládní místa odmítala snižovat i tranzitní tarify na přepravu uhlí, což způsobilo odklon tranzitu polského uhlí přes ČSR a snižovalo objem překlady v Komárenském přístavu. Odklon tranzitu zároveň snižoval zisky ČSD.¹¹⁵

V období velké hospodářské krize už bylo zjevné, že celý tarifní systém ČSD bude vyžadovat zásadní reformu. Na toto téma se konaly různé ankety a nekonečné debaty odborníků, národohospodářů a politiků. Vedení ČSD však argumentovalo hospodářskou krizí a tvrdilo, že k tzv. velké tarifní reformě bude moci přistoupit až po stabilizaci hospodářských poměrů. Složitou situaci řešilo aspoň částečnými opatřeními v období kulminace krize. Až po dlouhých letech tlaku z různých stran přistoupilo k liberalizaci tarifní politiky. Českým výrobcům a zvláště slovenským podnikům začalo poskytovat v zájmu překonání krizových vlivů celý soubor vývozních a dalších tarifních slev. V roce 1933 platilo na Slovensku přibližně 400 relačních a 50 všeobecných tarifních slev a výjimek.¹¹⁶

Problematika velké tarifní reformy se začala řešit až v roce 1936. Jejím základem měl být nový sazebník pro všechny druhy zboží a surovin, který by respektoval rozličné potřeby jednotlivých oblastí hospodářství a různých průmyslových odvětví ČSR. Zároveň se v rámci velké tarifní reformy měla zohlednit excentrická geografická pozice přepravců v okrajových částech státu při převozu výrobků a surovin do druhé části ČSR. Slovenský národohospodář *Imrich Karvaš* však upozorňoval na úskalí velké tarifní reformy, která by sice přinesla výhodnější tarifní podmínky pro podniky ve východních regionech Slovenska a na Podkarpatské Rusi, ale stejné výhody by přinesla i výrobcům v západních Čechách, kde byla velká koncentrace průmyslu, a to by zvýšilo jejich konkurenceschopnost na slovenském trhu. Velká tarifní reforma však dospěla jen do stadia příprav, její realizace se posunula za horizont existence meziválečné ČSR.¹¹⁷

115 Tamtéž, s. 127; SNA, f. VÚŽD, kart. 1, Tarifní politika.

116 SNA, f. VÚŽD, kart. 1, Tarifní politika; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 127–128.

117 Dopravná a tarifní politika. Velká tarifní reforma, in: *Slovenský priemysel*, 1933, s. 55–56; Dopravná a tarifní politika. Přípravné práce pre tarifnú reformu, in: *Slovenský priemysel*, 1936, s. 69–70; Mária Ďurechová: *Vývoj dopravy na Slovensku*, s. 128.

Eliminace rozdílů tarifních systémů na drahách západní a východní poloviny ČSR přišla pro vícere podniky Slovenska pozdě, neboť podlehly konkurenci v důsledku neúměrně vysokých dopravních nákladů. V každém hospodářském odvětví Slovenska existovalo množství příkladů o snižování konkurenceschopnosti výrobců odkázaných na dopravu zboží po soukromých drahách. Národohospodář *Imrich Karvaš* se věnoval tarifním i jiným problémům železniční dopravy v monografii, vydané v roce 1933 záměrně v češtině pod názvem *Sjednocení výrobních podmínek v zemích českých a na Slovensku*. Autor tu zhodnotil všechny klíčové faktory hospodářského vývoje Slovenska po roce 1918, které zapříčinily nevýhodné postavení výrobců na Slovensku v porovnání s konkurencí v českých zemích a které vedly k zániku významných podniků a následně k celkové stagnaci industrializace v meziválečných letech. Zároveň představil možná východiska z tohoto stavu. *Imrich Karvaš* v uvedené monografii odhadoval škody slovenského hospodářství v důsledku tarifních rozdílů během dlouhých let jejich postupného odstraňování (1919–1932) přibližně na 600 až 700 mil. Kč.¹¹⁸ Český národohospodář *Otto Kapp*, působící na Slovensku, analyzoval proces odstraňování lomeného přepočtu tarifu při přechodu ze soukromých na státní dráhy ve zvláštní studii, uveřejněné v časopise *Hospodárske rozhľady* pod názvem *História prepočítavania dráh na Slovensku*. Ve studii konstatoval, že hospodářské ztráty v průmyslu a v dalších odvětvích slovenského hospodářství dalece převýšily zisky ČSD z vyšších tarifů na soukromých drahách Slovenska, proto byly neřešené tarifní problémy východní části ČSR v konečném důsledku velmi nevýhodné pro ekonomiku celého státu.¹¹⁹

Pomalé sjednocování tarifních systémů mělo vedle nesporných objektivních příčin i subjektivní důvody, vyplývající ze skupinových hospodářských zájmů zvláště na české straně. Ve vzájemné obchodní výměně zboží mezi západní a východní částí státu představovala vyšší hladina dopravních nákladů na Slovensku nevýhodu pro slovenské i české producenty, neboť soukromé železnice Slovenska musely využívat obě strany. V exportu na trhy západních vyspělých zemí, kam se po ztrátě uherských trhů přeorientovala podstatná část výrobců ze Slovenska, však měly podniky z českých zemí výhodu bližší geografické polohy, jakož i nižších dopravních tarifů. Značné rozdíly v dopravních nákladech existovaly i mezi podniky v různých částech Slovenska a mezi výrobci v Čechách a na Moravě. Vícere vlivné podnikatelské skupiny, především z českých zemí, proto neměly zájem na urychleném sjednocení dopravních tarifů. Pochopitelně, že uvedené skutečnosti neunikly představitelům podnikatelské a politické scény Slovenska. Ti vysloveně „bombardovali“ vedení státních drah a vládní hospodářské orgány požadavky na urychle-

118 Imrich Karvaš: *Sjednocení výrobních podmínek*, s. 119–120.

119 Otto Kapp: *História prepočítavania*, s. 584.

nou nápravu tarifních poměrů. Pomalé odstraňování tarifních rozdílů spolu s pomalým procesem zestátnování železnic a výstavby nových železničních úseků vytvářelo tzv. dopravní problém Slovenska, který postupně nabýval hospodářskopolitický a následně i národněpolitický rozměr. Na politické scéně se „dopravní problém“ stal jedním z argumentů v útocích proti pražské vládě a proti centralistickému modelu státoprávního uspořádání ČSR a stal se i vhodným nástrojem nacionalistické propagandy. Další slovenský národohospodář *Štefan Janšák* charakterizoval v roce 1926 nacionalistickou propagandu v souvislosti s problémem dopravních tarifů slovy: „...keď zvoláš na Slovensku železničné tarify, ozve sa ti von s Čechmi...“¹²⁰ Národohospodáři se od konce 20. let sdružovali na půdě tzv. regionalistického hnutí, kde řešili mimo jiné otázky rozvoje infrastruktury jednotlivých oblastí Slovenska. Ve spolupráci s dalšími střízlivě uvažujícími představiteli hospodářského a politického života Slovenska hledali řešení „dopravního problému“ především cestou racionálních argumentů, předkládaných zástupcům vládních hospodářských kruhů. Pro tento účel vytvořili zvláštní Slovenský dopravní výbor.¹²¹ V konečném důsledku se východisko podařilo společnou prací najít, i když se značným zpožděním. Ve 30. letech zaznamenala tarifní politika vůči Slovensku podstatné změny. Vedení státních drah poskytovalo speciální slevy na slovenských tratích, zvláště v souvislosti s překonáváním dopadů hospodářské krize a s podporou exportu. Probíhaly i přípravy tzv. velké tarifní reformy, která měla snížit náklady na dopravu zboží mezi okrajovými částmi státu, vyplývající z transversálně protáhnutého geografického tvaru ČSR.¹²²

120 Štefan Janšák: Národohospodársky žurnalizmus, *Prúdy* 10, č. 1 (1926), s. 57.

121 *Slovenský regionalizmus a prezident republiky Dr. E. Beneš*, Bratislava 1937, s. 13.

122 Dopravná a tarifná politika. Velká tarifná reforma, in: *Slovenský priemysel*, 1933, s. 55–56; Dopravná a tarifná politika. Přípravné práce pre tarifnú reformu, in: *Slovenský priemysel*, 1936, s. 69–70.

OBDOBÍ 1939–1948

FORMOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY ZA VÁLKY

ŽELEZNICE PO VÍDEŇSKÉ ARBITRÁŽI A VZNIK SLOVENSKEHO STÁTU

Železniční dopravu na Slovensku po roce 1938 ovlivňovaly zejména státoprávní změny, vojenskopolitický vývoj a nevyhnutelná potřeba systematické technické přestavby. Územní ztráty Československa na podzim 1938 v souvislosti s mezinárodními a vnitrostátními politickými událostmi měly vážné dopady na situaci v železniční dopravě.

Slovensko si muselo nově zajistit spolupráci s okolními železničními správami. To se uskutečnilo řadou nových smluv, které byly uzavírány buď přímo slovenskými zástupci, nebo zprostředkovaně pomocí prostředníků. Vedle rozsáhlých prací spojených s ustálením průběhu hranic museli železničáři řešit majetkovou a spisovou rozlukou železnic se zainteresovanými sou-



Nádraží v Bratislavě, rok 1939. Zdroj: ministerstvo dopravy, bulletin 1940.

sedními státy, jednání o personálních záležitostech zaměstnanců a penzistů, kteří odešli ze Slovenska, rozdělení strojního a vozového majetku bývalých ČSD, přípojové železniční smlouvy, zvláště s Německou říší, Protektorátem Čechy a Morava a s Maďarskem, mající zajistit hladké cesty vlaků do ciziny a na Slovensko. Sít železnic, pracně dobudovaná v meziválečném období, byla na řadě zásadních úseků opět přerušena. Například spojení Bratislavy s Prahou na třech významných místech přerušil německý zábor. Hlavní severní magistrála první ČSR z Prahy přes Ostravu, Žilinu a Košice až do Jasiny na Podkarpatské Rusi se „ze dne na den“ stala tratí, která překračovala hranice pěti států, a to ČSR, Německa, Polska, Maďarska a Rumunska. S českými zeměmi mělo Slovensko přímé hlavní spojení jen po linii Praha - Jihlava - Brno - Trenčianska Teplá. Na jihu ztratila Bratislava přímé spojení se středním a východním Slovenskem. Vídeňská arbitráž stanovila novou československo-maďarskou hranici na linii: Úzsor (dnešní Kvetoslavov) - Čeklís (dnešní Bernolákovo) - Gáň - Velký Kýr (dnešní Milanovce) - Vráble - Levice - Slatina - Lučenec - Rimavská Sobota - Jelšava - Kunova Teplica - Rožňava - Počkaj - Ťahanovce - Ruskov - Michalany - Drahňov - Užhorod - Mukačevo - Výlok - Černý Ardov. Všechna tato města připadla Maďarsku. Na základě jednání delimitační komise bylo přistoupeno k drobným úpravám ve prospěch Slovenska. Zpět byla získána města Čeklís a Gáň.¹²³

Odstoupením pohraničních území se délka železničních tratí tehdejšího autonomního Slovenska zkrátila o celých 930 km. Po vyhlášení samostatného Slovenska spatřovalo Maďarsko příznivou situaci pro novou územní expanzi a anektovalo Podkarpatskou Rus (v té době již nazývanou Zakarpatská Ukrajina) a východní Slovensko. V období od 7. do 10. března 1939 zastavily maďarské železnice (MÁV) provoz na peážní trati u Košic s cílem zdržet příchod slovenské armády do této oblasti. Tohoto záměru se jim podařilo dosáhnout a výsledkem byly další územní ztráty Slovenska. O komplikovanosti poměrů svědčí i to, že se sousedy mělo nové Slovensko 32 železničních přechodů, z toho s Maďarskem 19. Počet železničních tratí překračujících maďarskou hranici se téměř zdvojnásobil (z 10 na 19). Mimoto bylo přerušeno železniční spojení s východním Slovenskem a na Podkarpatskou Rus nevedla žádná železniční trať, která by nepřekračovala novou státní hranici s Maďarskem. Stejně tak bylo ztraceno vnitrostátní spojení Novohradu a Gemeru. Jediným řešením do budoucna se stávala výstavba nových železnic a rekonstrukce nejvíce vytižených tratí.¹²⁴

123 Rudolf Kraus: Vývoj železniční prepravy s Maďarskom, *Hospodárske rozhľady* 16, č. 8 (1941), s. 226-227; Jan Rychlík: Vídeňská arbitráž a rozvoj osobní dopravy na Slovensku, *Hospodárske dějiny* 19 (1991), s. 118-119.

124 SNA, f. MDVP žel., kart. 120, Konflikt v Slovenskom Novom Meste s MAV; Marián Školník: Investície, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železníc*, s. 163.

Železniční zaměstnanci měli nemalý podíl na záchraně množství surovin a materiálu, který byl narychlo odvážen před postupující maďarskou armádou. Během tří dnů, od 8. do 10. listopadu 1938, přijížděly neustále vlaky z jihu do severnějších částí Slovenska. Nejsložitější byla přeprava z Košic, jen z objektů státních drah bylo vyvezeno množství materiálu, veškerý vozový a strojní park, více než čtyři tisíce tun uhlí a přes 200 tisíc železničních pražců. Poslední vlak s naloženým evakuovaným materiálem přijel na Slovensko 10. listopadu 1938 v 8:00 ráno.¹²⁵

Na peážních tratích procházejících maďarským či německým územím vlaky nesměly zastavovat. Zakázané bylo také naskakování a vyskakování z vlaku, stejně jako podávání a odebírání předmětů a porušování úředních uzávěrů (plomb). Každý cestující starší 15 let musel mít při jízdě po peážní trati s sebou průkazku s fotografií, kterou by byl schopen prokázat svou totožnost. Takové vlakové soupravy se staly vynikajícím zdrojem propagandy, jak jedné, tak i druhé strany. Využívaly se různé druhy fotografií, letáků, map a jiného materiálu. Vlaky přijíždějící z Maďarska byly pomalované maďarskými barvami a verbální propagandou vůči Slovákům.¹²⁶

V souvislosti se vznikem Slovenského státu a Protektorátu Čechy a Morava bylo potřebné na nových hranicích vytvořit nové přechodové stanice. Jednalo se o: Kúty – Lanžhot (Landshut), Holíč pri Morave – Hodonín (Göding), Skalica na Slovensku – Sodoměřice-Petrov (Sudomierschitz Petrau), Myjava – Vrbovce (později Javorník – Jawornik), Horné Srnie – Vlárský průsmyk (Wlara Pass) a Lúky pod Makytou – Horní Lideč (Ober Litsch). Zásahy Německa se však netýkaly jen organizace železniční dopravy mezi Slovenskem a Protektorátem. Během obsazování pásma podél nové státní hranice zastavili němečtí vojáci 19. března 1939 v stanici Lamač dopravu a později začali provádět prohlídky přímo ve vlacích. Stejně postupovali i ve Smolenicích, Novém Mestě nad Váhom a Trenčianské Teplé. I když tato opatření měla jen přechodný charakter, donutila obyvatelstvo, aby si uvědomilo novou politickou a mocenskou situaci.¹²⁷

Dne 7. dubna 1939 byla maďarským drahám odevzdána stanice Stakčín, čímž vznikl nový hraniční přechod Snina – Stakčín (Takcsány). K jeho otevření došlo dne 20. července 1939 současně s přechodem Medzev – Počkaj (Ferenctelep). V tomto období byly v souvislosti s nepodstatnými úpravami hranic na jižním Slovensku vráceny do správy Slovenských železnic (SŽ, v textu pro tento podnik používáme též český název Slovenské dráhy) stanice a za-

125 NA, f. MŽ, kart. 4730, Hlášení příslušných RK o evakuaci na Slovensku.

126 SNA, f. Úrad predsedníctva vlády 1939-1944 (dale ÚPV), kart. 109, Privilegovaná peážna preprava; Martin Hetényi: *Slovensko maďarské pomezie v rokoch 1939-1945*, Nitra 2008, s. 20.

127 SNA, f. MDVP žel., kart. 129, Cezhraničný styk s Protektorátem a Rakúskom; Jiří Kubáček: *Dejiny železnic*, s. 163.

stávky Miloslavov, Čeklís (Bernolákovo), Gáň, Nová Ves nad Žitavou a Veľtaty. Novými hraničními přechody se staly Čeklís (Bernolákovo) – Senec (Szenc) a Gáň – Galanta. Na jižním území Slovenska, konkrétně v Pohronské župě získalo Maďarsko strategickou železniční trať Lučenec – Plešivec, která spojovala jihovýchodní území župy. Z hospodářského hlediska šlo o významnou železniční trať, neboť propojovala důležitá hospodářská centra (Likier, Tisovec, Slavošovce atd.) v oblasti Gemeru, Novohradu a Malohontu a též zabezpečovala dovoz zboží na tuzemský, ale i zahraniční trh. Hlavním problémem obsazení železnice Lučenec – Plešivec bylo, že všechny trati, které se připojovaly na tuto železnici od severu, se staly slepými a jejich význam tím zásadně poklesl. Jednalo se o dráhy Lučenec – Utekáč, Rimavská Sobota – Poltár, Plešivec – Muráň, Plešivec – Slavošovce a Plešivec – Rožňava – Dobšiná.¹²⁸ Trať Brezno – Rimavská Sobota byla přístupná jen ze severu. Aby byla tato trať schopná nahradit ztracené spojení Horehroní s Gemerem a převzít dopravu železné rudy z Gemeru do železáren v Podbrezové, musela projít komplexní rekonstrukcí.

Na důsledky nového vedení hranice reagovala na podzim 1938 československá vláda okamžitě. V prvních dnech po Vídeňské arbitráži bylo řešení situace nalezeno v zavedení náhradní automobilové dopravy. Stejně jako v železniční tak se i v automobilové dopravě vyskytly problémy. Vedle železničních tratí byly novou hraniční linií přerušeny i silnice. S obdobnými potížemi se potýkala i Pohronská župa. Zajištění náhradní automobilové dopravy představovalo náročnou logistickou operaci. S ohledem na špatný stav většiny silnic v regionech jižního Slovenska vznikly hlavní potíže se zajištěním provozu autobusů. Mimoto Československé dráhy neměly dostatek autobusů a nákladních vozů, kterými by dokázaly alespoň částečně nahradit železniční dopravu. Tento nedostatek ještě umocňovala povinnost předat poměrnou část svých vozů do okupovaných oblastí. K tomu je ještě nutné připočítat skutečnost, že hlavní silniční trasy byly přerušeny novou hranicí a vedlejší silnice se nacházely v nevyhovujícím stavu. Dalším krokem k řešení vzniklé situace byla jednání s Maďarskem o zavedení peážní dopravy. Maďarská strana přikládala těmto jednáním nízkou prioritu, neboť očekávala další územní zisky na slovenském jihu. Tento přístup maďarské strany se změnil až po tlaku ze strany Maďarských státních železnic (MÁV), které potřebovaly urychleně zavést peážní vlaky na trati Košice – Čop. Na základě urychleného otevření tohoto strategického spojení maďarská strana souhlasila s peážními dohodami. Dne 15. prosince 1938 byla podepsána dohoda, podle které mohly vlaky ČSD jezdit na trati Tomášovce – Lučenec – Veľká Ves, Dobšiná – Plešivec – Slavošovce. Záhy poté přibyly další linky jako Slavošovce – Plešivec – Muráň. Nově vzniklý Slovenský stát si v prvních dnech

128 SNA, f. MDVP žel., kart. 47, Malý pohraničný styk; Patrik Beňuš: Peážna doprava, s. 13–14.



Slavnostní začátek výstavby železniční tratě Revúca – Tisovec. První výkop provedl ministr dopravy Július Stano. Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_151o_29443_05692.

své existence (18. března 1939) musel poradit s vojenským útokem maďarské armády, která obsadila zbytek Podkarpatské Rusi (Zakarpatské Ukrajiny) a zaútočila na východní Slovensko. Z toho důvodu byla dosavadní peážní doprava zastavena. Trvalo celý měsíc, než se dohody obnovily a uskutečnilo se jejich rozšíření, pro Slovensko o trať Tisovec – Rimavská Sobota – Poltár a pro Maďarsko o úsek Kuzmice – Slanec. Dohoda o vzniku jednotlivých peážních spojení zahrnovala i maďarské požadavky na zajištění provozu vlaků.¹²⁹

Konečná úprava peážní dopravy byla s odstupem zahrnuta do slovensko-maďarské smlouvy podepsané v Bratislavě 3. října 1942, která vstoupila v platnost v roce 1943. Kroky slovenské vlády vedle zajištění strategických peážních tratí cílily na rekonstrukci místních železničních tratí, aby vyhovovaly nově vedenému tranzitnímu spojení a připojovaly se k nově budovaným úsekům, především na jižním Slovensku. Na jihu Pohronske župy byla vedle spojky Tomášovce – Veľká Ves plánovaná výstavba druhé spojky, která měla propojit Tisovec s Revúcou a Slavošovci. Nahradila by tak peážní trať Plešivec – Dobšiná. V oblasti Gemeru se již v roce 1939 začalo s přípravou gemerských spojek. Gemerské spojky patřily ze strategického hlediska k nejvýznamnějším „železničně-tunelovým“ stavbám v období Slovenské republiky (1939–1945). Jejich výstavba byla reakcí na odstoupení jižního území Slovenska (konkrétně na území Pohronske župy), které způsobilo přerušení železničních tratí, čímž zaniklo přímé spojení mezi městy Lučenec – Plešivec – Rožňava, Plešivec – Muráň – Slavošovce a Rožňava – Dobšiná. Slovenská vláda si byla dobře vědoma limitů peážní dopravy. Jednání Slovenské dopravní komise a předsednictva vlády vyústila do vypracování návrhu na výstavbu nejdůležitějších tratí v republice. Na území Pohronske župy šlo především o propojení Revúcké doliny na trati Tisovec – Revúca, následně Lubeník – Štítňik, kterými by se vzájemně propojila Štítňická dolina s Revúckou dolinou a opětovně by se obnovilo jejich železniční spojení s vnitrozemím. Plánováno bylo i propojení Gemeru přes Muráň – Červenou Skalu a Dobšinou – Stratenou, avšak problematika horského terénu by podstatně zvýšila plánované finanční náklady, a to až na trojnásobek. Právě z toho důvodu se jako nejreálnější plán pro gemerskou oblast jevil vybudování gemerských spojek přes Slavošovce – Chyžňian Vodu a Revúcu – Tisovec. Nová železniční trať se měla napojovat na již stojící tratě Brezno nad Hronom – Tisovec a Revúca – Dobšiná. Vedle důležité provázanosti přirozených regionálních hospodářských center bylo významným faktorem výstavby gemerských spojek především vzájemné propojení regionů Gemer, Malohont a Horehroní, které se po arbitráži ocitly bez přímého železničního spojení.¹³⁰

129 Patrik Beňuš: Peážna doprava, s. 14–15.

130 SNA, f. MDVP žel., kart. 125, Železničná dohoda z MAV; MDVP žel., kart. 56, Prepravna dohoda s maďarským kráľovstvom.



Prezident Slovenského štátu Jozef Tiso zdraví lidi v Banské Bystrici.
Zdroj: SNA, f. STK,
č. SK_1510_29443_06207.

Výnosem slovenského ministerstva dopravy a veřejných prací byla výstavba železniční tratě definitivně odsouhlasena 6. března 1941. S přípravnými stavebními pracemi se začalo už na podzim 1940. Nová železniční trať dlouhá 58 km měla začínat v Tisovci a pokračovat do Muráně, Revúce a Slavošovců, poté by směřovala přes Štítnik do Nižné Slané. Výstavba nové tratě byla rozplánovaná na tři etapy, které se měly realizovat nezávisle na sobě. Slavnostní zahájení stavby linie Revúca – Tisovec se konalo dne 10. listopadu 1940 za přítomnosti ministra dopravy *Júliuse Stana* a poslance *Emila Boleslava Lukáče*. Mezi významné hosty zahajovacího ceremoniálu patřil i bývalý bulharský car *Ferdinand I.*, který od roku 1938 pobýval na svém loveckém zámečku v Muránské Hutě.¹³¹ Výstavba probíhala s různou intenzitou po celou dobu války. V důsledku vypuknutí Slovenského národního povstání a následných vojenských operací na území Malohontu a Gemeru byla výstavba přerušena. Poválečné geopolitické změny v roce 1945 (návrat hranic do stavu před rokem 1938) ukázaly na nízký význam dostavby této železniční spojky. Od listopadu 1945 do 5. října 1946 probíhaly na úseku už jen sanační a udržovací práce.¹³²

¹³¹ Patrik Beňuš: *Peážna doprava*, s. 21.

¹³² *Tamtéž*.



Zleva bývalý bulharský car Ferdinand I., říšský ministr dopravy Julius Dorpmüller, prezident Jozef Tiso a ministr vnitra Slovenského státu Alexander Mach. Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_06207.

Po územních změnách v roce 1938 připadla dvě největší města na jihu středního Slovenska Lučenec a Rimavská Sobota spolu s okolními drahami Maďarskému království. Severovýchodní část nově vytvořeného Lovinobanského okresu zůstala tím pádem po odstoupení Lučence úplně odříznutá od železničního spojení. Na zhoršenou dopravní dostupnost a komplikované možnosti zásobování regionu reagovaly ČSD zřízením automobilové nákladní dopravy, která zahájila svůj provoz v okrese Lovinobaňa dne 5. listopadu 1938 v úseku: Pliešovce – Senohrad – Lešť – Modrý Kameň – Pôtor – Dolná Strehová. Z důvodu malé ekonomické efektivity dopravy zboží automobilovou dopravou bylo po dohodách s Maďarskem na konci prosince 1938 otevřeno peážní spojení na tratích Lovinobaňa – Lučenec a Kalinovo – Lučenec. Nepříznivá situace se projevila zvláště v hospodářské situaci okresu Lovinobaňa, který po odstoupení převážně agrárního území nedokázal zabránit nárůstu nezaměstnanosti a problémům se zásobováním. Většina obyvatelstva pracovala jako sezonní zemědělní dělníci na velkostatkách, které se však nově nacházely převážně na maďarském území. Okresní úřad si s nárůstem



Otevření Tomášovské spojky, která byla po Vídeňské arbitráži významným úsekem na železnici. Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_02697.

nezaměstnanosti dokázal poradit. V těžké situaci se podařilo vytvořit nová pracovní místa při nouzovém budování nových silnic a úpravě železničních tratí přerušovaných novou demarkační linií. Pracovníci se tak ze dne na den stali ze zemědělských stavebními dělníky.¹³³

V době zhoršujících se slovensko-maďarských vztahů v pohraničním regionu se rozhodlo koncem roku 1938 vedení Ministerstva hospodářství Slovenské krajiny uvažovat o vytvoření nové železniční spojky, kterou se železniční spojení mělo vyhnout přechodu přes Maďarsko. Jednalo se o výstavbu spojky Tomášovce – Velká Ves, která měla být současně i náhradou za odstoupenou trať Lučenec – Poltár – Kokava nad Rimavicou, čímž by se opětovně propojily oblasti Novohradu, Malohontu a Gemeru. Původní spojka

¹³³ Patrik Beňuš: Kríza v železničnej dopravnej sieti, s. 73.

byla prvotně vyprojektována ze stanice Lovinobaňa do zastávky Cinobaňa, nakonec však byl přijat návrh vytvořit spojku na trati Tomášovce – Vidiná – Velká Ves, která se měla napojit na železniční trať Kalinovo – Poltár – Utekáč a Breznička – Katarínska Huta.

Začátkem března 1939 byla zahájena výstavba Tomášovské spojky. Tomášovská železniční spojka byla dlouhá 7 km. V Tomášovcích bylo vybudováno nové nádraží, které sloužilo i pasové a celní kontrole před vstupem do Maďarska. K slavnostnímu otevření trati a zahájení pravidelného provozu došlo dne 18. února 1940. Slavnosti se zúčastnili nejvyšší představitelé dopravního sektoru na Slovensku: ministr dopravy a veřejných prací *Július Stano* a ředitel Slovenských železnic *Ivan Viest*.¹³⁴ Po vypuknutí Slovenského národního povstání (SNP) byla stanice Tomášovce obsazena povstaleckými jednotkami. Následně po německé ofenzivě v kontextu blížícího se potlačení SNP obsadily dne 22. října 1944 německé jednotky bez odporu povstalců nádraží. Povstalci vyhodnotili situaci a stáhli se do okolních hor. Německý železniční oddíl převzal dozor nad dopravní službou a začal provádět opravy mostů a železničních tratí poškozených ustupujícími jednotkami. Následné bombardování železniční paážní tratě (Lučenec – Tomášovce) dne 9. ledna 1945 trať vážně poškodilo a zcela vyřadilo z provozu. Po ukončení války se samozřejmě trať dostala na seznam úseků, které bylo třeba opravit. Vláda vyšla vstříc přáním obyvatelstva Novohradu, domáhajícího se opětovné výstavby trati Lučenec – Velká Ves, což se výrazně dotklo Tomášovské spojky. V roce 1949 byla vybudovaná tzv. Trať mieru. V důsledku jejího otevření se spojka stala nadbytečnou. Z tohoto důvodu došlo nejprve k zastavení dopravy a v roce 1954 došlo i na fyzickou likvidaci.¹³⁵ Posun hranic do stavu platného v létě 1938 měl za následek, že většina spojek, které byly v době druhé světové války stavěny, zůstávala po osvobození nevyužita.

ORGANIZACE VEDENÍ DRAH

Územní ztráty Československa na podzim 1938 v souvislosti s mezinárodními a vnitrostátními politickými událostmi měly vážné dopady na situaci v železniční dopravě. Vývoj organizační struktury vrcholného podnikového vedení se významně urychlil vynucenou evakuací Košic po Vídeňské arbitráži. V Košicích sídlilo do té doby regionální ředitelství státních drah. Některá jeho pracoviště byla přičleněna k bratislavskému ředitelství ČSD, ostatní byla přesunuta do Tatranské Lomnice a později do Prešova. Dráhy byly po vzniku Slovenského státu svěřeny do správy nového státního podniku Slovenské železnice (SŽ), jehož základem se stalo bratislavské ředitelství státních drah.

¹³⁴ Patrik Beňuš: *Paážna doprava*, s. 18.

¹³⁵ *Tamtéž*, s. 19.

Na nejvyšší úrovni SŽ později podléhaly ministerstvu dopravy a veřejných prací. Na ministerstvu byl vytvořen zvláštní železniční odbor v čele s prezidiem. Prezidium tvořilo osm členů a v jeho čele stál přednosta prezidia (až do vypuknutí SNP to byl *Ivan Viest*) s jedním zástupcem (*Milan Dohnal*). Přednosta prezidia řídil podnik SŽ a byl bezprostředně podřízen ministrovi dopravy a veřejných prací. Rozhodoval o podnikových záležitostech zásadního významu. Souběžně s ním působil i úsporný komisař (funkce sloučená s přednostou finanční služby kabinetu ministra). Jeho úlohou bylo dbát o to, aby všechny úkoly byly plněny účelně, efektivně a s minimálními náklady. Zajištění železničního provozu bylo řízeno prostřednictvím čtyř provozních inspektorátů v Bratislavě, Žilíně, Zvolenu a Prešově. Těm podléhaly výkonné jednotky, kterými byly dopravní úřady, staniční úřady, hradla, odbočky, zastávky a nákladíště. Nejnáročnější bylo vybudování inspektorátu v Prešově, který do roku 1938 byl na železniční mapě na periferii mimo hlavní železniční tratě. Hlavní železniční uzel východního Slovenska představovaly dlouhodobě Košice. Z legislativního hlediska bylo velmi důležité vládní nařízení ze 14. února 1940, kterým byl schválen Organizační řád Slovenských železnic.¹³⁶

Po skončení války převzalo správu železnic i podnikové řízení na území Slovenska pověřenectvo dopravy a veřejných prací. Tuto funkci vykonávalo v omezené míře již v průběhu SNP. Po osvobození východu Slovenska zahájilo svou činnost v Košicích a v dubnu 1945 bylo přeneseno do Bratislavy. Působnost pověřenectva dopravy a veřejných prací v oblasti drážní dopravy byla podstatně redukována tzv. Třetí pražskou dohodou z června 1946, která omezovala kompetence Slovenské národní rady i Sboru pověřenců. Vrcholnou správu Slovenských drah převzalo pražské ministerstvo dopravy, kde útvar státní správy představoval kabinet ministra a podnikovou složku Železniční správa, vedená generálním ředitelem drah. Obnovením předválečné řídicí struktury s podnikovým vedením působícím v rámci ministerstva dopravy a dvěma ředitelstvími drah na Slovensku (v Bratislavě a Košicích) bylo zavedeno třístupňové řízení. Rozhodnutím ministra dopravy z 13. dubna 1946 byl při ministerstvu dopravy opět zřízen Správní sbor pro podnik ČSD, řídicí se prvorepublikovými předpisy, zákonem č. 404/1922 Sb. z. a n. a vládním nařízením č. 206/1924 Sb. z. a n. Správní sbor měl ve své kompetenci otázky předpisů, finanční, investiční i mezinárodní spolupráci. Členové se v průběhu roku 1946 sešli na deseti zasedáních a předložili ministru dopravy 31 návrhů. Sbor měl dvanáct členů a dvanáct zástupců. Ministerstvo dopravy delegovalo pět členů, pověřenectvo dopravy tři členy a ministerstvo finan-

136 SNA, f. ÚPV, k. 109, 156 – prez. rezort železničný; Jan Daněk: Vývoj organizace železničního provozu v Československu, in: *Mezinárodní symposium 150 let železnic v Československu*, Brno 1989, s. 89; Marián Školník: Pôsobenie podniku SŽ, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 163; Dopravné problémy Slovenska, *Hospodárstvo a právo* 6, č. 4 (1938), s. 25.



Ředitel Slovenských drah za Slovenského štátu Ivan Viest.
Zdroj: SNA, f. STK,
č. SK_1510_29443_19465.

cí, pověřenectvo financí a podnikové rady vždy po jednom zástupci. Předsedou Správního sboru byl *Ján Trhoň* a jeho zástupcem *Kamil Bezek*. Ten se stal po restrukturalizaci Sboru pověřenců pověřencem dopravy a v říjnu 1946 na jeho místo ve Správním sboru nastoupil *Karel Chalupa*, rada státních drah a přednosta odboru na pověřenectvu dopravy. Vedle Správního sboru byla ustanovena Ústřední podniková rada, do které delegovaly ministerstvo dopravy, pověřenectvo dopravy a ředitelství ČSD v Plzni, Praze, Ústí nad Labem, Hradci Králové, Brně, Olomouci, Bratislavě a Košicích po třech zástupcích. Na základě Prozatímního předpisu pro železniční podnikové výbory bylo ještě v roce 1945 zvoleno 12 členů. Předseda, místopředseda, tajemník a šest členů byli automaticky členy Ústřední železniční podnikové rady při ministerstvu dopravy s oprávněním projednávat otázky celostátního významu. Smyslem Ústřední podnikové rady bylo uskutečňovat ideu účasti pracujících na řízení a správě podniku. Po obnovení ČSR v roce 1945 byla při ministerstvu dopravy obnovena také činnost Komise pro zjednodušení agendy, která měla stejné poslání jako Úspěšný komisariát působící v rámci ministerstva dopravy a veřejných prací během Slovenské republiky.

Po únoru 1948 došlo k zásadním změnám v organizaci celého národního hospodářství, což se samozřejmě projevilo i v železniční dopravě. Došlo ke



Most na železniční trati Banská Bystrica – Dolná Štubňa. Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_06207.

změně podnikové organizační struktury. Dráhy byly na přechodnou dobu organizované jako národní podnik (srovnej zákon č. 311/1948 Sb., o národních dopravních podnicích). V roce 1949 byla organizační struktura znovu upravena. Vytvořilo se velké Ústřední ředitelství drah s podřízenými ředitelstvími, jejichž počet však byl redukován. Na Slovensku zůstalo jen ředitelství v Bratislavě. Košické bylo změněné na jeho expozituru. Organizační struktura ČSD byla jednotná v celém státě. Při všech uvedených změnách však útvary, které přímo řídily vlakovou dopravu, zůstaly nezměněny.¹³⁷

VÝSTAVBA TRATÍ

Slovenský stát se od svého vzniku snažil dokončit projekty drah meziválečného Československa. Dne 19. prosince 1940 byla uvedena do provozu technicky nejsložitější stavba železniční tratě budované na Slovensku ve

¹³⁷ Milan Klubal: Pôsobenie podniku ČSD, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 179–180.

30. a 40. letech, procházející složitým terénem Velké Fatry. Úsek Banská Bystrica – Dolná Štubňa se začal stavět v roce 1936. O technické náročnosti 41,171 km dlouhé tratě svědčí skutečnost, že se na ní nachází 22 tunelů v celkové délce 12 km. Nejdelším tunelem byl Harmanecký, dlouhý 4 698 m. Během výstavby byl úsek rozdělený na šest částí a pracovalo na něm velké množství mechanizace využívané zvláště při ražbě tunelů. Své uplatnění tu našla na svou dobu velmi moderní technologie ražby tunelů, srovnatelná s nejpokročilejšími postupy v tehdejší Evropě. Rychlost stavby v mnoha úsecích limitovala tvrdost hornin. Třetina všech tunelů se razila rychlostí sedm metrů za 24 hodin, a to i přes vysoký stupeň nasazené mechanizace. Celkově si stavba vyžádala přesun 2,6 mil. m³ zeminy. Při výstavbě musela být zohledněna i skutečnost, že trať musí překonat značný výškový rozdíl 350 metrů. Na stavbě trvající čtyři roky téměř nepřetržitě pracovalo několik tisíc dělníků. Nejvíce dělníků pracovalo na stavbě v roce 1938, kdy jejich počet přesáhl 12 tisíc.

Vedle náročných technologických postupů, které se v takovém rozsahu na Slovensku uplatňovaly poprvé, měla stavba i několik negativních prvenství. Během prvního roku a půl výstavby, tedy do ledna 1938 zahynulo na stavbě 13 dělníků. Do dokončení stavby koncem roku 1940 statistiky zaznamenaly celkový počet 35 mrtvých a 492 těžce zraněných, kteří si odnášeli trvalé následky. Většina úrazů byla způsobena při trhacích pracích od padajících kamenů. Vysoké tempo práce a nedodržování pravidel bezpečnosti při práci měly za následek negativní prvenství v počtu úrazů mezi všemi stavbami této doby nejen na Slovensku, ale i v českých zemích.

Náročné technické dílo vysoce ohodnotili i představitelé Německé říše. Na pozvání ministra dopravy a veřejných prací *Júliuse Stana* přijel na slavnostní otevření trati říšský ministr dopravy *Julius Dorpmüller* a na pozvání prezidenta ředitelství SŽ *Ivana Viesta* prezident Deutsche Reichsbahn (Německých říšských drah) *Wienand Meillicke*. *Julius Dorpmüller* jako absolvent železničního a silničního stavitelství vysoce hodnotil práci projektantů této trati. Při slavnostním otevření pronesl:

Veľkou vďakou zaviazaný som Ministerstvu dopravy, že ma pozvalo zúčastniť sa na tomto slávnostnom dni slovenských železníc. Prinášam vám pozdravy ríšskej vlády a pripojujem želanie šťastia od ríšskych železníc. Je to starý, pekný zvyk, že keď inžinieri dohotovia dielo, pozvú aj svojich kolegov a priateľov, aby sa aj oni tešili s hotového diela. Slovenskí inžinieri, ktorý pracovali na tomto veľkolepom diele, by určite našli uplatnenie na veľkolepých stavbách Deutsche Reichsbahn.¹³⁸

138 SNA, f. Riaditeľstvo štátnych železníc v Košiciach 1882–1948 (ďalej jen RŠŽ), kart. 133, Trať Banská Bystrica – Dolná Štubňa; Marián Školník: Pôsobenie podniku SŽ, s. 163–164; *Panoráma našej dopravy* 2, č. 1 (1941), s. 2.



Slavnostní otevření
trati Banská Bystrica –
Dolná Štubňa.
Zdroj: SNA, f. STK,
č. SK_1510_29443_06207.



Na trati Banská
Bystrica – Dolná
Štubňa bylo vystavěno
22 tunelů.
Zdroj: SNA, f. STK,
č. SK_1510_29443_06207.



Otevření tratě Banská Bystrica – Dolná Štubňa bylo největší slavnostní událostí v dopravě během roku 1940. Účastníci otevření u Harmaneckého tunelu, dlouhého 4 698 m.
Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_06207.



Pohled na trať Banská Bystrica – Dolná Štubňa.
Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_06207.

Samozřejmě, že v prvních poválečných měsících měly prioritu jiné železniční úseky. Stavba zůstala zakonzervovaná, přesto však musely probíhat potřebné udržovací a sanační práce, aby se předešlo větším škodám na rozestavěných úsecích. Nový podnět k zintenzivnění stavební činnosti přinesl až dvouletý plán hospodářské obnovy. Právě tato trať dostala punc priority a její stavba se měla koordinovat s výstavbou nové továrny na ohnivzdorné cihly v Banské Belé. Celý projekt měla koordinovat Železniční správa. Pravidelné informace o výstavbě si vyžadoval předseda Sboru pověřenců *Gustáv Husák*. Po počátečních propočtech nákladů došlo k úplnému přepracování projektu. Tím se podařilo dosáhnout značných úspor na zemních pracích a současně i příznivějších parametrů nové tratě – snížení maximálního stoupání na 17 ‰, zatímco původní plány kalkulovaly až se stoupáním 20 ‰, což představovalo enormní převýšení. Od začátku výstavby bojovali koordinátoři s velkým nedostatkem pracovních sil. Proto s radostí přijali nabídku Svazu slovenské mládeže na zorganizování mládežnických brigád. Tento závazek slavnostně převzal Ústřední výbor Svazu slovenské mládeže na schůzi dne 10. listopadu 1947. Železniční úsek díky tomu dostal název Trať mládeže. Pracovní síly dodávané ústředím Svazu československé mládeže vykonávaly práci jako dobrovolný a bezplatný dar Československé republiky. Celou stavbu koordinovala prodloužená ruka Svazu československé mládeže, a to Hlavní štáb brigád Trať mládeže, který byl tvořen vedoucím brigád, vedoucím technického oddělení, hlavním ubytovatelem, hlavním intendantem, vedoucím osvěty a výchovy, vedoucím tělesné výchovy, vedoucím branné výchovy a vedoucím zdravotní služby. Železniční správa neplatila brigádníkům mzdu. Hradila jen výdaje, které vznikaly při práci, jako stravování, ubytování, pracovní oděvy, pojištění, administrativní výdaje apod. Naopak užší vedení Hlavního štábu brigád Trať mládeže sestávajícího ze shora uvedených osmi členů si během stavby přišlo na velmi slušné peníze. Jejich mzda se pohybovala mezi 2 800 Kčs až 3 500 Kčs, což v tomto období představovalo velmi slušný měsíční výdělek. Železniční správa vyplatila na mzdách během výstavby těmto osmi lidem 592 800 Kčs. Zajímavé je, že se jednalo o jednu z nejvyšších položek účtů.¹³⁹

Stavba byla zahájena v listopadu 1947. Slavnostní oficiální otevření stavby se s velkou pompou konalo až 5. dubna 1948. Organizace této akce zajistil pověřenec dopravy *Kamil Bezek*. Záštitu nad celou stavbou převzal prezident republiky *Edvard Beneš*. Pro potřeby ubytování brigádníků bylo postaveno šest trvalých táborů, ve kterých mohlo přespat až šest tisíc lidí. V každém táboře byla vedle administrativní budovy, velké jídelny, skladů, dílen a garáže i zařízení pro sportovní a kulturní vyžití. Zachytáváním okolních

139 NA, f. Úřad předsednictva vlády 1945–1968 běžná spisovna (dále ÚPV-B), kart. 90, č. j. 520, Trať mládeže záštita prezidenta republiky.

pramenů byla vybudována i vodovodní síť. Pracovní doba činila šest hodin denně a pracovalo se ve dvou směnách. Brigádníci vykonávali převážně těžkou manuální práci lopatami a krumpáči. První čtyři pneumatické sbíječky na rozbíjení skal byly dodané na stavbu až v polovině roku 1948. Nejvyšší počet brigádníků na stavbě pracoval v srpnu 1949, a to 6 760. Vedle Slováků a Čechů se na výstavbě podílelo 181 Poláků, 770 Bulharů, 127 Ukrajinců, 172 Francouzů, 75 Norů, 23 Albánců, 19 Rakušanů a 124 brigádníků, kteří měli izraelskou státní příslušnost. Aby bylo možné hodnotit pracovní výkony brigádníků, byly zavedeny normy pro jednotlivé pracovní výkony. Tyto výkony byly propočteny Hlavním štábem Trati mládeže na základě zkušeností z podobných staveb v Bulharsku a Jugoslávii. Za překročení stanovené normy byli oceňováni jednotlivci i kolektivy. Tehdejší vládní představitelé vyzdvihovali práci mládeže a dávali ji za vzor při jednáních o plnění dvouletky. Stavba byla oficiálně ukončena 29. října 1949. Trať mládeže s horským charakterem si vyžádala rozsáhlé zemní práce, byl vystavěn most přes Hron s rozpětím $2 \times 20,18 + 40,37$ m, 300 metrů dlouhý Beliansky, 127 metrů dlouhý Kozelnický viadukt a 1 194,5 metru dlouhý Banskoštiavnický (Kolpašský) tunel. O náročnosti stavby svědčí i fakt, že v některých úsecích byly vybudované až 18 m vysoké násypy a 19 m hluboké zářezy. Trať Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica patřila bezesporu mezi nejpozoruhodnější stavby dvouletky.¹⁴⁰

Největším projektem ve sledovaném období na slovenské síti byla výstavba trati Prešov – Kapušany pri Prešove – Vranov nad Topľou – Strážske. Problémy vznikající při peážní dopravě přes Košice způsobily, že slovenská vláda již v březnu 1939 rozhodla o urychlené realizaci stavby této dráhy. Využila přitom projekt vypracovaný správou ČSD v roce 1937. Trať protínala 22 katastrálních území a zasahovala na pozemky 6 751 vlastníků. Státní zájem vedl v mnohých případech k urychlenému vyvlastnění. Výkopové práce začaly 29. června 1939 v Kapušanech pri Prešove. Optimistická varianta předpokládala otevření tratě již na počátku roku 1941. Celková délka tratě dosahovala 49,7 km, avšak vedla náročným terénem, což snižovalo rychlost stavebních prací. Na trati bylo nutné vybudovat 10 mostů a viaduktů a dva tunely s celkovou délkou 754 m. Stavba si vyžádala přesun 2,9 mil. m³ zeminy. Na magistrále byl postaven Hanušovský viadukt, výjimečná technická stavba nejen na Slovensku, ale i ve střední Evropě. Viadukt stál na osmi pilířích, z nichž nejvyšší se tyčil do výšky 28 metrů. Stabilitu viaduktu zaručovaly velmi hluboké základy. Každý pilíř má pod sebou základ hlubší, než činí jeho výška. Viadukt se stal výjimečným nejen kvůli základům, ale i skutečnosti, že jde o nejdější železniční most postavený v oblouku (s délkou 389,9 m) nejen na Slovensku, ale i v celé střední Evropě.

140 SNA, f. Povereníctvo dopravy 1945–1960 (dále PD), kart. 133, Správa o výstavbe železnice Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica.



Trať Prešov – Strážske.
Zdroj: SNA, f. STK,
č. SK_1510_29443_21564.

Atrakcí na trati
Prešov – Strážske byl
Hanušovský viadukt,
který měl svého času
největší oblouk
ve střední Evropě.
Zdroj: SNA, f. STK,
č. SK_1510_29443_21564.



Jedna z moderních staničních budov Nemcovce na trati Prešov – Strážske.
Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_21564.



Obyvatelé vítají vládní delegaci při otevření tratě Prešov – Strážske.
Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_21564.

Jelikož stavba probíhala ve válečných letech, potýkala se s nedostatkem pracovních sil. V letech 1939–1943 se měsíční průměr počtu dělníků na stavbě pohyboval mezi 4 000 až 4 500. Nejvíc pracujících na stavbě bylo v letních měsících roku 1941, kdy na stavbě pracovalo téměř sedm tisíc osob. Nedostatek pracovních sil se v letech 1942 a 1943 vyřešil zřízením pracovního tábora. Na rozdíl od stavby trati Banská Bystrica – Dolná Štubňa byl kladen (paradoxně i při zařazení „asociálních živlů“ do pracovního procesu) velký důraz na bezpečnost práce. Akcent na bezpečnost vyžadoval i ministerský rada a profesor na Slovenské vysoké škole technické v Bratislavě *Rudolf Pavlík*, který byl pověřen vedením stavby. I přes důraz na dodržování bezpečnostních pravidel na stavbě zahynulo 11 dělníků a 260 bylo těžce zraněných. Celkové náklady na výstavbu dráhy dosáhly 300 mil. Ks. Pokud připočteme i částku na rekonstrukci úseku Lemešany (Kysak) – Prešov – Kapušany pri Prešove, náklady dosáhly 460 mil. Ks. Trať byla slavnostně otevřena dne 5. září 1943 za účasti prezidenta *Jozefa Tisa*.¹⁴¹

Významnou tratí v německém okupačním pásmu na západním Slovensku byla dráha Plavecký Sv. Mikuláš – Jablonica. Po Vídeňské arbitráži bylo pro vnitrostátní přepravu z Bratislavy do slovenského vnitrozemí možné použít pouze jednokolejnou trať do Leopoldova. Jediným směrem umožňujícím alternativní spojení byla druhá strana Malých Karpat. Nabízelo se využití místních drah Zohor – Plavecký Sv. Mikuláš a Jablonica – Brezová pod Bradlom. Jejich napojení na Myjavu bylo pravděpodobně i v zájmu německého wehrmachtu, jehož jednotky byly dislokovány v lesích Záhorské nížiny už od března 1939. Projekt stavby byl navrhován tak, aby byla možná jízda v přímé linii Bratislava – Zohor – Jablonica. Trať byla projektovaná jako jednokolejná hlavní dráha s maximální rychlostí 100 km/h, minimálními poloměry oblouků 600 m a maximálním stoupáním 7 ‰. Trasa byla vedena podhůřím Malých Karpat, mírně zvlněným územím aluviálních náplav, nejčastěji na nízkém náspu. Rekonstrukce stávající dráhy Zohor – Plavecký Sv. Mikuláš byla rozdělena do dvou stavebních úseků. Stavební projekt vypracovala Trasovací expozitura SŽ v Novém Městě nad Váhom. Trať začínala v železniční stanici Plavecký Sv. Mikuláš a vyústovala do stanice Jablonica na jejím kútském záhlaví. Projektovaná délka tratě byla 14,1 km. Stavba začala 14. října 1943, do konce války se realizovalo asi 40 % plánovaných prací. Práce na stavbě byly zastaveny 30. dubna 1949, aniž by trať byla dokončena. Důvodem bylo rozhodnutí ministerstva národní obrany o nepotřebnosti dráhy z hlediska obrany státu.

Po dokončení projektu dráhy Plavecký Sv. Mikuláš – Jablonica začala Stavební správa SŽ v Novém Městě nad Váhom připravovat projekty stavby

141 SNA, f. MDVP žel., kart. 3, inv. č. 578; František Mikloš: Nová železnice na východnom Slovensku, *Hospodárske rozhľady* 18, č. 7–8 (1943), s. 268; Nový železničný spoj Strážske – Prešov, *Hospodársky denník* 3, č. 40 (1942), s. 1–2; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 164.

tratí Brezová pod Bradlom – Myjava a Lednické Rovne – Púchov zast. Projekty byly dokončeny až po osvobození a v roce 1946 připraveny k realizaci, včetně vytyčení v terénu. K jejich realizaci však nakonec nebylo přistoupeno.¹⁴²

Na Vídeňskou arbitráž nejvíc doplatili obyvatelé Gemeru. Pro spojení celého regionu s ostatními částmi Slovenska bylo potřebné vybudovat více železničních tratí. Po několika jednáních Slovenské dopravní komise a předsednictva vlády bylo dosaženo shody na pořadí výstavby nejdůležitějších drah. V první etapě se mělo zacílit na spojení Revúcké doliny na trati Revúca – Tisovec, současně se měla zvýšit kapacita železniční tepny Tisovec – Halny – Brezno nad Hronom. Ve druhé etapě se měla spustit výstavba trati Lubeník – Štítnik, jejímž prostřednictvím měla být propojena Slavošovská dolina s Revúckou a ostatním Slovenskem. Třetí z izolovaných dolin Dobšinská měla dostat spojení Štítnik – Nižná Slaná. Čtvrtá v pořadí byla naplánována trať Kokava nad Rimavicou – Rimavská Baňa, na kterou se měly připojit dráhy na Utekáč, Poltár a Katarínskou Hutu. Stavbou těchto drah mělo dojít k propojení uvedených dolin a průmyslových závodů s ostatními regiony Slovenska. Uvažovalo se i o přímé rychlejší alternativě přes Gemer a výstavbě dráhy Muráň – Červená Skala a Dobšiná – Stratená. Problémem bylo, že tyto trati měly být vedeny složitým horským terénem, to samozřejmě výrazně zvyšovalo stavební náklady, které by dle propočtů přesáhly trojnásobek plánovaných investic do čtyř předchozích projektů. Ze strategického hlediska byly pro region nejdůležitější tyto dvě gemerské spojky: Slavošovce – Chyžnian Voda (Lubeník) a Revúca – Tisovec. Po odstoupení dráhy Lučenec – Plešivec – Rožňava Maďarsku zůstaly tratě Plešivec – Muráň, Plešivec – Slavošovce a Rožňava – Dobšiná bez přímého spojení se sítí Slovenských drah. Propojení se projektovalo ve směru Tisovec – Revúca a Chyžnian Voda – Slavošovce na trať Brezno – Tisovec, která se měla rekonstruovat.

Projektovou přípravu a realizaci staveb zabezpečovala Stavební správa SŽ v Brezně. Stavební povolení vydalo ministerstvo dopravy a veřejných prací dne 13. května 1941. Stavební délka tratě byla naprojektována na 14,842 km. Dráha měla odbočovat v km 21,890 tratě Štítnik – Slavošovce, překonat Štítnický potok, velkým obloukem za obcí Slavošovce vstoupit do západního svahu Štítnické doliny a pokračovat tunelem pod Homolkou. Po opuštění vrcholového tunelu měla pokračovat nad obcí Kopráš, vyhnout se po severní straně obci Mníšany a po jižní straně obce Chyžná a protiobloukem zaústit do stanice Chyžnian Voda. Vrcholový tunel měl mít délku 2 750 m, druhý, 400 m dlouhý tunel byl plánován mezi obcemi Kopráš a Magnetizovce. Postaveno bylo dvanáct mostních objektů, ze kterých nejdelším byl 120 m dlouhý obloukový viadukt u Magnetizovců. S výjimkou slavošovského portálu vrcholové-

142 Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 164.

ho tunelu byly dokončeny též oba tunely. Zemní těleso dráhy bylo vybudované jen asi z 60 %. Veřejnoprávní pochůzka nové dráhy Revúca – Tisovec se uskutečnila 28. dubna 1941. Stavba byla rozdělena na tři stavební úseky. První úsek začínal ve stanici Revúca (v km 31,931 dráhy Lubeník – Muráň) a končil v km 7,633. Zemní práce a 23 klenutých mostních objektů byly dohotoveny v celém rozsahu. Z ocelových mostů byl dokončen tříobloukový most přes řeku Muráňku v délce 58 m, ostatní tři viadukty se vybudovat již nestihly. Tento úsek stavěla firma Ing. Ladislava Hitse. Druhý úsek začínal v km 7,633 a končil v km 15,9000. V první části, od začátku úseku po km 10,550, se se stavbou ani nezačalo. V další části bylo vybudováno těleso dráhy v jednotlivých nepropojených úsecích až po portál tunelu v km cca 12,650, a to včetně všech umělých staveb. Tunel v délce 2 003 m byl nejvýznamnějším vybudovaným objektem. Na úseku byla projektovaná jediná nová stanice – Muránska Lehota. Druhý úsek stavěla firma Ing. Lozovský a Štefanec. Třetí úsek začínal v km 15,9000 a končil v km 19,872, kde se nová trať měla napojit na trať Brezno – Tisovec v km 39,275. Nejvýznamnějším objektem na tomto úseku byl tunel za stanicí Tisovec v délce 770 m. Vybudované byly všechny umělé stavby železničního spodku a převážná část drážního tělesa. Součástí stavby byla i rekonstrukce napojení tratě Jesenské – Tisovec do stanice Tisovec v délce 2,0 km, avšak se značným převýšením. Třetí úsek stavěla firma Jaroslava V. Velfíka. Zmíněný tunel byl proražen již 26. září 1941.¹⁴³

Velkým projektem válečného Slovenska měla být i dráha Podolínec – Orlov. K výstavbě plánované železnice došlo v roce 1943. V průběhu roku 1944 se rozvinuly stavební práce, které však byly z důvodu vývoje války zanedlouho přerušeny. Po osvobození sice byly obnoveny, ale záhy se opět zastavily. Tato 31,7 km dlouhá dráha byla dostavěna až na počátku 60. let.

Souběžně s dokončováním dráhy Kapušany pri Prešove – Strážske probíhala projektová příprava 57 km dlouhé odbočky Nižný Hrabovec – Svidník. Projekt trasoval plánovanou trať údolím Ondavy. Její přípravu zastavil blížící se konec války. O projektu dráhy do Svidníku se již v dalších letech ani neuvažovalo. V letech 1939–1944 přibýlo celkem 83 km nových tratí. Většího významu dosáhly rekonstrukční práce. Ty si společně s výstavbou nových úseků vyžádaly vysoké náklady ve výši 1 514 mil. Ks. Železniční síť na území okleštěného Slovenska spravoval a provozoval převážně státní podnik Slovenské železnice. Nadále však zůstávalo několik místních drah v soukromých rukou, ale i během války pokračovalo na Slovensku zestátnění drah, se kterým systematicky začalo již meziválečné Československo.¹⁴⁴

143 Tamtéž; Projektované stavby nových železnic na Slovensku, *Hospodárstvo a právo* 7, č. 1 (1939), s. 5.

144 Štatistika železničnej prepravy, in: *Slovenský priemysel*, 1943, s. 121–122; Jozef Faltus – Václav Průcha: *Prehľad hospodárskeho vývoja*, s. 380; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 166.



Dělníci v čase oddechu a jídla v roce 1937. Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_06207.

Neméně důležitou událostí bylo otevření druhé koleje na trati Bratislava-Rača – Leopoldov v září 1941. Jak již bylo uvedeno, po listopadu 1938 byla Bratislava s ostatním Slovenskem spojena jen jednokolejnou tratí Bratislava – Trnava – Leopoldov. Mohlo se stát, že důsledkem nehody, sabotáže či živelní pohromy by nebylo hlavní město železnic vůbec dostupné. Na rekonstruované trati došlo současně ke zvýšení traťové rychlosti z 60 na 100 km/h.¹⁴⁵

Po vzniku Slovenského státu zůstávaly SŽ dočasně v tarifní jednotě s protektorátními drahami. Částečná tarifní odluka byla v osobní přepravě a v přepravě zavazadel a spěšnin provedena až od 1. října 1939. K úplné tarifní odluce došlo až s účinností od 1. února 1940. Předválečný osobní tarif ČSD patřil k nejnižším v Evropě a to se negativně odráželo v pasivních hospodář-

¹⁴⁵ Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 166.

ských výsledcích Slovenských drah. V letech 1940 a 1943 jízdné na Slovensku stoupl až o 50 %.¹⁴⁶

ŽELEZNICE A SLOVENSKÉ NÁRODNÍ POVSTÁNÍ

Už od června 1944 začaly Slovenské dráhy s budováním staničních krytů a úpravami tunelů, které měly skýtat úkryt před boji železničnímu personálu i cestující veřejnosti. Nejvíce těchto staveb bylo postaveno na středním Slovensku. Ministru dopravy *Júliusi Stanovi* se podařilo získat od vlády na výstavbu krytů finanční injekci ve výši 28 mil. Ks. S ohledem na to, že v této době státní kasa zela prázdnotou, šlo o opravdický „husarský kousek“. Touto výstavbou nepřímou pomáhal partyzánům na povstaleckém území, protože mohli využívat části tunelů a krytů u Zvolena a Banské Bystrice. Příprava a následné vypuknutí Slovenského národního povstání značně ovlivnily celkovou infrastrukturu na středním Slovensku. Ta byla dočasně spravována vlastními orgány nezávislými na bratislavské vládě. Nejvyšším orgánem byl Sbor pověřenců, který řídil téměř totožnou strukturu jako ministerstva válečné Slovenské republiky. Všechny záležitosti týkající se dopravy na povstaleckém území spadaly do působnosti pověřenectva dopravy, v jehož čele stál *Štefan Višňovský*. Ten do vypuknutí povstání působil jako technický úředník státních drah ve Zvolenu. Byl blízkým spolupracovníkem *Rudolfa Truchlíka*, se kterým připravoval elektrifikaci drah. Od 1. září 1944, kdy *Štefan Višňovský* přijal místo pověřence, začal organizovat silniční a železniční dopravu na středním Slovensku. Úřední agendu pověřenectva dopravy hned od začátku vedl *Ivan Viest* (bývalý ředitel SŽ). Jeho rozhodnutí přidat se k povstalcům bylo zásadním způsobem ovlivněno jeho bratrem, organizátorem SNP generálem *Rudolfem Viestem*. Vypuknutí SNP nemělo žádný vliv na jízdní řád, který zůstával fakticky beze změny. Svědčí o tom fakt, že železniční spojení Zvolen – Bratislava fungovalo beze změn až do 4. září 1944. *Gustáv Husák* v knize *Svedectvo o Slovenskom národnom povstaní* popsal svou cestu vlakem z Bratislavy do Zvolena takto:

Vo vlaku plno ľudí, čo cestovali za rodinami práve na stredné Slovensko. Čím ďalej od Trnavy, tým voľnejšie sa dýchalo, ba za Nitrou bolo vidieť z okna nákladne auto, plné ozbrojených civilov – a nad autom veľká červená zástava! Začínal sa kraj slobody, kraj povstania. Tieto zástavy, červené, slovenské i československé, stále hustejšie smerom ku Zvolenu, oznamovali každému, čo sa deje: ľud povstal do boja za slobodu. Taká to bola cesta z Bratislavy zmätenej, rozkolísanej, pridusenej nemeckou kontrolou. Okolo obeda 31. augusta 1944 sme boli v Banskej Bystrici.¹⁴⁷

¹⁴⁶ Tamtéž, s. 159.

¹⁴⁷ *Gustáv Husák: Svedectvo o Slovenskom národnom povstaní*, Bratislava 1975, s. 266.

Jedinou změnou v železniční dopravě bylo přerušení tratě Kremnica – Kremnické Bane, když 25. srpna 1944 partyzáni 1. československé paradesantní brigády M. R. Štefánika zavalili tunel Hrenca a zatarasili ho dvěma vykojenými vlaky. Přímá doprava na této trati nebyla obnovena po celé SNP. Po konsolidaci dopravní situace byla pravidelná doprava zajišťována na tratích:

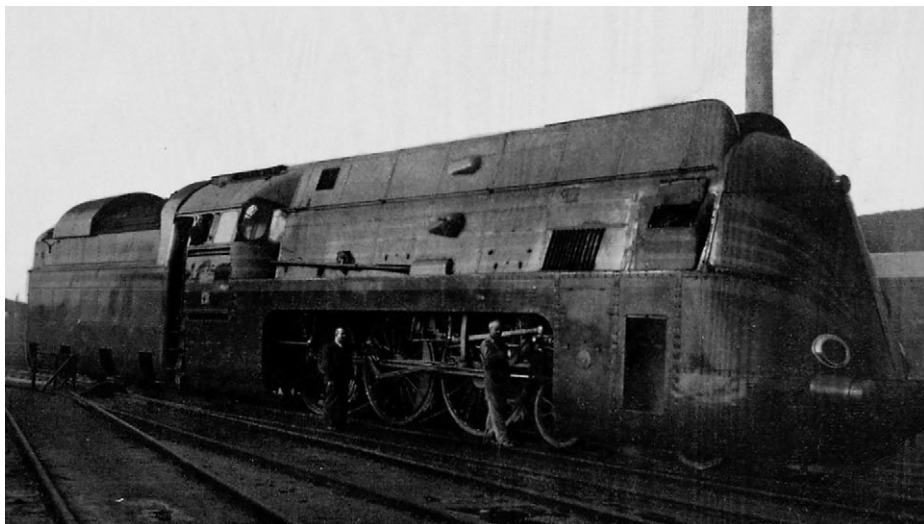
- Zvolen – Banská Bystrica – Brezno – Červená Skala s přípojem na Tisovec
- Zvolen – Dúbrava – Kremnica – Martin (s přestupem u Kremnice)
- Zvolen – Kozárovce
- Zvolen – Tomášovce – Utekáč
- Zvolen – Dudince
- Zvolen – Banská Bystrica – Diviaky
- Ružomberok – Korytnica

S postupem německých vojsk se železniční síť, spravovaná zvolenskou provozní správou povstaleckých drah, postupně zmenšovala. Osobní dopravu obstarávaly dva páry vlaků denně a autobusová linka Tisovec – Muráň. Nákladní doprava byla podřízená vojenským potřebám a přímo ji řídilo Vojenské dopravní velitelství. Všichni zaměstnanci drah na povstaleckém území normálně pracovali. Součástí jejich běžné práce se postupně stávaly i opravy v bojích poškozeného železničního zařízení – vozidel, mostů, tratí, oznamovacích a zabezpečovacích zařízení. S postupem německým vojsk a ztrátami stále většího území přibývala i činnost související s obranou – kopání zátarasů, spolupráce s milicí a armádou a pak i znehodnocování strojů a zařízení, které mohly padnout do rukou německé armády. Provoz drah na povstaleckém území utichl 27. října 1944 s všeobecným ústupem povstalců do hor.¹⁴⁸

Vedle zabezpečování železniční dopravy na povstaleckém území poskytovali železničáři bojující povstalecké armádě i významnou pomoc. Vzhledem k nedostatku těžkých zbraní, když většina tanků byla soustředěna do dvou východoslovenských divizí, které byly německou armádou odzbrojené ještě před vypuknutím povstání, rozhodlo velitelství 1. povstalecké armády o postavení improvizovaných pancéřových vlaků ve zvolenských železničních dílnách. Během SNP se tam podařilo postavit tři pancéřové vlaky – Štefánik, Hurban a Masaryk. Výrobu všech tří vlaků zabezpečoval Horst Weinberger.

Stavba prvního vlaku začala 5. září 1944. Nedostatek materiálu způsobil, že první dva vlaky byly opancéřované obyčejným kotlovým plechem. Strojírny Vyhne nabídly pancéřové plechy, které Němci používali při stavbě ponorek, ale technické zkoušky vykonané na místě ukázaly, že jde o příliš měkký a nevhodný materiál, proto se raději dále používal podstatně tvrdší a pevnější kotlový plech. Až na třetí vlak byl dodaný ze železáren v Podbrezové plech tloušťky 10 a 15 mm a pevnosti 700 MPa. První pancéřový vlak byl postavený

148 SNA, f. ÚPV, kart. 109, Slovenské železnice v mimoriadných opatreniach z titulu brannej pohotovosti štátu; Jiří Kubáček – Marián Školník: SNP, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 172.



Pancéřový vlak. Zdroj: ministerstvo dopravy, bulletin 1940.

za 14 dní, druhý za 11 a třetí, technicky nejdokonalejší, za 10 dní. Na něm se již odrážely zkušenosti z nasazení prvních dvou vlaků v bojových akcích. První postavený pancéřový vlak Štefánik sestával (zpředu) z předsunutého vozu na delším tahadle, který sloužil jako ochrana před podminováním tratě, z dělového vozu s malým polním dělem ráže 7,5 (8,5) cm a dvěma těžkými kulometry, z tankového vozu (byly použity nepojízdné tanky od posádky v Martinu), z opancéřované lokomotivy, z kulometného vozu s pěti těžkými kulometry a připojené pomocné ubytovací soupravy. Další dva vlaky byly modifikací této sestavy se silnější výzbrojí. Pomocné soupravy byly tvořeny krytými vozy a skládaly se z vozu sloužícího pro kancelář, ubytování důstojníků, dvou vozů pro ubytování mužstva, kuchyňského vozu, ošetrovny a manipulačního vozu. Pomocný vlak, který měl neopancéřovanou lokomotivu, se před střetnutím s nepřítelem nechával v nejbližší železniční stanici. Pancéřové vlaky mohly operovat samostatně, zpravidla však podporovaly v boji pěchotu.

Pancéřový vlak Štefánik zasáhl do bojů poprvé 4. října 1944 u Staré Kremničky. Později byl nasazovaný na tratích Zvolen – Krupina (u Dobré Nivy) a Zvolen – Kriváň. Nakonec kryl ústup povstalců do hor. Při těchto akcích mu zpočátku velel nadporučík *Anton Tököly*, později kapitán *František Adam*. Partyzány byl po zničení vybavení opuštěn ve stanici Ulanka. Vlak Hurban pod velením kapitána *Martina Ďuriša-Rubanského* po sestavení operoval na trati Hronská Dúbrava – Žiar nad Hronom. Odtud byl 4. října 1944 převelen na trať Banská Bystrica – Diviaky, kde byl v bojích těžce poškozen. Po opravě ve Zvolenu se vrátil opět na trať Banská Bystrica – Diviaky do prostoru Čremošné. Koncem října bojoval na trati Brezno – Červená Skala. Znehodnocen byl

v železniční stanici Horný Harmanec (Harmanec Jaskyňa). Vlak Masaryk pod velením kapitána *Jána Kukliša* bojoval mezi Breznem a Červenou Skalou. Zde byl 21. října 1944 poškozen. Po opravě se vrátil na původní místo operací, ale 24. října 1944 byla lokomotiva zasažena dělostřeleckou palbou u Pohorelské Maše. Znovu již opravován nebyl. Po přesunu do stanice Horný Harmanec byl zničen zbytek vybavení.¹⁴⁹

Slovenské dráhy po vypuknutí Slovenského národního povstání zavedly speciální vlak, aby zůstalo zachováno spojení východní části státu se západní. Jezdil na trati Bratislava – Senec – Ráb (Győr) – Budapešť – Miškovec – Košice – Prešov. Před nástupem do vlaku si cestující museli povinně zakoupit vedle jízdenky i místenku. Jízdenky společně s místenkou prodávaly výlučně cestovní kancelář *Želka* nebo výdejna lístků na hlavním nádraží v Bratislavě, resp. v Prešově. Před cestou se sestavoval jmenný seznam cestujících. Náklady byly extrémně vysoké, jen za přepravu přes trati maďarských drah zaplatil cestující za II. třídu 423 Ks, za III. třídu 282 Ks. Pasažéři byli na mezinárodní trati osvobozeni od pasových, celních a devizových formalit, ale neustále se nacházeli pod vojenským, celním a policejním dozorem. Každý cestující musel k cestovnímu lístku předložit úředně ověřený osobní průkaz opatřený fotografií. Přepravovaná zavazadla bylo třeba na nádraží podat minimálně 24 hodin před odjezdem vlaku. Vlak odjížděl z bratislavského hlavního nádraží v 5:45 hodin a do Prešova přijížděl ve 21:16 hodin. Z Prešova se vracel ráno v 6:18 hodin a na hlavní bratislavské nádraží přijížděl ve 21:25 hodin. Doba jízdy tak překračovala 15 hodin. I přes vysokou cenu a dlouhou dobu jízdy byl zájem velký, vlaky proto jezdily každodenně.¹⁵⁰

DESTRUKTIVNÍ DOPAD VÁLKY NA CHOD ŽELEZNIC

VÁLEČNÉ ŠKODY V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ A JEJICH ODSTRAŇOVÁNÍ PO PŘECHODU FRONTY

V měsících listopad a prosinec 1944 se na území Slovenského státu rozvinula činnost Deutsche Industriekommission Slowakei (Německé průmyslové komise Slovensko – DIKO), zaměřené na mapování, demontáž a odvoz technické základny slovenského průmyslu a infrastruktury do Německa. Členové této komise a další exponenti německých zájmů na Slovensku připravili během listopadu 1944 plán využití a zároveň utlumení hospodářství. Zprávy o přípravách zasílal na berlínskou centrálu Sicherheitsdienstu (SD) a Říšský

149 Jiří Kubáček – Marián Školník: SNP, s. 172.

150 SNA, f. MDVP žel., kart. 200, Cestovné poriadky; f. MDVP (nespracované), Nova trat na Východné Slovensko.

hlavní bezpečnostní úřad (RSHA) velitel bezpečnostních složek na Slovensku *Josef Witiska*. Začátkem listopadu 1944 informoval o záměrech evakuovat všechny významnější závody východně od Ružomberku, které už byly v dosahu fronty.¹⁵¹

Nejdůležitější a pro slovenské hospodářství nejnebezpečnější však byly směrnice (Richtlinien) DIKO, vypracované ve sledovaném období. Tyto obsahovaly program a opis hlavních metod odstavení ekonomiky, shrnutý do zkratky ARLZ (Auflockerung, Räumung, Lähmung, Zerstörung), tedy uvolnění, vyčistění, ochromení, zničení. Šlo tu o klíčové postupy, přesněji o varianty přístupu k jednotlivým podnikům, ale i k větším komplexům, odvětvím a k hospodářství jako celku. Směrnice měly všeobecný charakter a podobné byly zřejmě vypracované i pro další země obsazené německou armádou. Ze čtyř shora uvedených cílů, které představovaly různé způsoby nakládání s hospodářskou základnou Slovenska, měl nejširší význam pojem uvolnění. Tento znamenal postupnou demontáž hospodářských jednotek při zachování nutného objemu výroby v strategických podnicích a při udržování nevyhnutelně potřebného objemu zásob, polotovaru a počtu zaměstnanců. Nakládání s ostatními podniky, méně potřebnými surovinami, polotovary a s hotovými výrobky se řešilo buď vyčistěním, ochromením, anebo zničením. V konečné fázi „uvolnění“ hospodářství byly vyčistěné (vyprázdněné), ochromené či úplně zničené i zbývající strategické podniky s jejich zařízením i surovinami. Vyprázdnění či evakuace se mohlo týkat i pracovních sil. Směrnice DIKO dále dopodrobna rozebíraly jednotlivé postupy a formy nakládání s hospodářským majetkem ovládané země, stanovily harmonogramy evakuace jednotlivých druhů zařízení, surovin, polotovarů a hotových výrobků, instruovaly, které německé orgány a korporace mají „uvolnění“ realizovat a s kterými domácími orgány jej mají koordinovat. Hlavní formy nakládání s hospodářským majetkem Slovenska bylo možné realizovat několika způsoby. Vyprázdnění, tedy evakuace mohla být totální, zahrnující všechny podniky regionu se zařízením, stroji, surovinami i pracovními silami, anebo částečná, zaměřená jen na důležité hotové výrobky jednotlivých závodů či na kompletní zařízení, suroviny a pracovní síly vybraných strategických, především zbrojařských podniků. Ochromení výroby mělo nastat v případě, pokud ještě existovala možnost, že se určitý podnik opět dostane do rukou německého velení. Za daných okolností stačilo jen demontovat důležité součástky strojů anebo odvézt strategické suroviny a tím na určitý čas znemožnit nepříteli využití výrobních kapacit pro vlastní potřebu. Zničení mělo být úplné nebo částečné, ale do té míry, aby se už výroba nedala obnovit.¹⁵²

151 Ludovít Hallon – Miroslav Sabol – Anna Falisová: *Vojnové škody a rekonštrukcia Slovenska 1944-1948*, Bratislava 2011, s. 56.

152 Tamtéž, s. 56-57.



Německé jednotky přivezly na ničení železničních tratí speciální vůz, který vytrhával a přeřezával koleje.
Zdroj: archiv Miroslava Sabola.

Členové DIKO provedli klasifikaci podniků a vytipovali jednotlivé závody nebo celé výrobní komplexy vhodné na uplatnění shora uvedených forem „uvolnění“ hospodářství. Zároveň vyžadovali, aby pokračovala výroba v odvětvích, která považovali za důležitá. Na přípravě demontáže, případně evakuace podniků se částečně podílel i důstojník pro branné hospodářství. Jeho úlohy určil německý vyslanec. Konkrétně ho pověřil spravováním a následným „uvolněním“ podniků, které stály mimo kompetenci DIKO. Důvěra zástupců úřadu důstojníka pro branné hospodářství a členů DIKO k představitelům slovenského hospodářského života po SNP velmi klesla. Spolu s dalšími exponenty německých vládních kruhů podezírali slovenské národohospodáře a vedení podniků, že sabotovali německé hospodářské zájmy buď aktivní, anebo pasivní formou rezistence. Ve skutečnosti nebyli daleko od pravdy. Vedení vícero podniků z vlastní iniciativy evakovala anebo ukrývala důležitá zařízení a suroviny, aby mohla podnik vyhlásit za neschopný provozu a tím předejít evakuaci nebo zničení z německé strany. Tímto způsobem postupovaly například správy koncernových podniků Tatra banky, konkrétně martinského pivovaru nebo cukrovaru v Trebišově. Proto

nepřekvapují stížnosti zástupců německého hospodářství na opatření slovenských hospodářských orgánů a korporací. Například v hlášení z 18. ledna 1945, které bylo zřejmě adresované bezpečnostní službě SD, blíže neznámý pisatel rozhořčeně odsuzoval opatření evakuačního oddělení Ústřední kanceláře obchodních a průmyslových (živnostenských) komor v Bratislavě, která podstatně omezovala demontáž i odvoz technických zařízení a surovin z podniků v nárazníkovém pásmu podél fronty německými jednotkami. Pisatel označil opatření za neslýchaný akt nenávisti představitelů slovenských úřadů ke všemu německému.¹⁵³

Obsah směrnic ARLZ, předložených členy DIKO, se už na podzim 1944 začal plnit na východním Slovensku, které bylo v letních měsících vyhlášené bojovým operačním prostorem. Hospodářská situace na daném území se značně lišila od poměrů na západním a středním Slovensku, které ještě spadaly pod přímou kontrolu bratislavské vlády. Hospodářský život na východním Slovensku začalo řídit Hospodářské oddělení skupiny armád A a také náčelník Úřadu pro vojenské hospodářství (Feldwirtschaftsamt), do jehož pravomoci spadala velká část střední Evropy. S blížící se východní frontou rostla intenzita realizace směrnic DIKO. Zvláštní pozornost věnovali destrukci infrastruktury, zvláště železnic, mostů a důležitých úseků silničních komunikací. Proto je možné za hlavní příčinu válečných ztrát z období přechodu fronty označit právě demontáž, evakuaci, záměrné poškozování a systematické ničení hospodářské základny a infrastruktury Slovenska podle směrnic DIKO.

Válečné škody na železniční a silniční síti byly komplexně zmapované v prvních poválečných letech během rekonstrukčních prací na dopravním systému. Tato rekonstrukce představovala základní předpoklad obnovení hospodářského života, stejně jako sociálních funkcí terciární sféry soudobé společnosti. Proto máme k dispozici celkové údaje o škodách v dopravním sektoru, ale podrobnější fakta o vývoji a příčinách válečných škod na drahách a silnicích v jednotlivých regionech zatím nemáme k dispozici. Ty ještě budou vyžadovat dlouhodobý výzkum regionálních historických pramenů, zejména v regionálních archivech. Klíčovým problémem dopravy po osvobození Slovenska byl katastrofální stav železniční sítě, která vzdor stále rychlejšímu rozvoji automobilové dopravy plnila až do poloviny 20. století úlohu základní kostry dopravního systému se stěžejním významem. Velení němec-

153 SNA, f. Tatra banka - knihy úradné (dále TB - knihy úradné), inv. č. 94, k. 24. Správa o opatreniach v Trebišovskom cukrovare na zasadnutí správneho a dozorného výboru TB 23. 11. 1944 a 20. 12. 1944; SNA, TB - knihy úradné, inv. č. 94, k. 24. Správa o opatreniach v koncernových podnikoch TB v Martine zo 16. 2. 1945; Bundesarchiv Berlin (BArch Berlin), f. R 70 Slowakei /120, s. 40. Záznam Sicherheitsdienst (SD) č. 23/45 z 18. 1. 1945; Bundesarchiv- Militärarchiv Freiburg (BA - MA Freiburg), f. RW 19/3 160, s. 109-111. Správa zo služobnej cesty Náčelníka pre branné hospodárstvo v poli do Bratislavy a Budapešti v dňoch 17. až 21. 11. 1944.

ké okupační armády si uvedenou skutečnost velmi dobře uvědomovalo, proto německé jednotky při ústupu v rámci časových možností systematicky ničily, nebo aspoň poškozovaly kolejový systém, železniční mosty, objekty železničních stanic a odvážely mobilní strojový park, tedy železniční lokomotivy, vozy a další techniku. Pokud z časových nebo jiných důvodů Němci nestihli železniční strojní techniku evakuovat, urychleně ji likvidovali. Železniční síť ničili výbušninami, případně poškozovali speciálními pluhy. Německý zbrojní průmysl dodal koncem války wehrmachtu speciální stroj, tzv. trhač kolejnic. Jednalo se o těžké kolejové vozidlo, které mohlo být připojeno za jakoukoli lokomotivu. Na konci byl umístěn silný hák, který se zachytával pod pražci a vytrhával je. Účelem bylo důkladně zničit dlouhá pole kolejí za krátký čas. Stroj byl schopný v libovolných odstupech podél tratě klást silné nálože. To znemožňovalo opravit trať v krátkém čase, což bylo hlavním účelem.¹⁵⁴

Konstrukce mostů byly likvidovány po jednotlivých obloucích, opěry a pilíře se rozstřelovaly až do základů. Aby vyzdvížení nebo odstranění zničených mostních konstrukcí bylo ztíženo, případně úplně znemožněné, byly na mosty postavené lokomotivy a vozy. Neničily se jen větší důležité mosty, ale též silniční podjezdy a nadjezdy a také malé bezvýznamné propusti. Například na trati Humenné – Stakčín nezůstala zachovaná ani jedna propust, a to ani trubková o průměru pouhý metr. Všechny objekty byly do základů zničené. Na východním Slovensku byly škody na železniční síti, navzdory její nižší hustotě, ve srovnání s jinými regiony největší. Důvodem bylo to, že frontová linie stála několik týdnů na Dukle a německé jednotky tak měly dostatek času, aby ničení propracovaly a dovedly jej k dokonalosti.

Do některých tunelů před výbuchem trhavin Němci nechali srazit několik vagonů, které byly naloženy municí. Pokud munice při výbuchu neexplodovala, velmi komplikovala, až znemožňovala následnou rekonstrukci. Do tunelů u Strečna bylo zavezeno 13 lokomotiv a 30 vozů. Na trati Zvolen – Lučenec v Krivánském tunelu byly zaklíněné vozy naložené hořlavinami a zapálené. Skoro do všech trhavin, které německé jednotky použily v tunelech, přidávaly prostředek, který způsobil, že se po výbuchu vše v tunelu pokrylo silnou vrstvou sazí. Silná černá mastná vrstva komplikovala zjištění míry poškození tunelu výbuchem. Zvláště rizikové to bylo v tunelech bez vyzdívky, kde sazemi maskované nevybuchlé nálože ohrožovaly železniční dělníky.¹⁵⁵

Podle celkových údajů o škodách na železnici z poválečného období je zjevné, že příslušníci ustupujících německých jednotek byli v ničení a poško-

154 Německý trhač kolajnic. Nový prístroj na účinne zničenie železničných spojov, *Hlas dopravy* 24, č. 17 (1944), s. 3.

155 Antonín Horak: Poškodenie a oprava železníc na Slovensku, in: *Rekonštrukcia železníc na Slovensku*, Bratislava 1946, s. 8.



Infrastruktura na Slovensku po válce byla značně zdevastovaná.
Zdroj: *Rekonštrukcia železnic na Slovensku*, Bratislava 1946.

zování železničních tratí i jejich vybavení systematictí a důslední. Nelze však zapomínat, že škody na železniční síti vznikaly už od začátku války nárůstem objemů přepravy, včetně mimořádných vojenských transportů. Další škody vznikly v důsledku bojových operací během SNP a záměrnou záškodnickou činností partyzánských jednotek po potlačení Povstání. Škody završil přechod fronty na přelomu let 1944–1945 a nálety spojeneckého a sovětského letectva na slovenská města, zvláště na Bratislavu a města na jižním Slovensku, která byla v této době součástí Maďarska (Nové Zámky, Komárno). Ustupující německé jednotky si velmi dobře uvědomovaly, že na Slovensku železnice stále představuje klíčový segment dopravního systému, a to i přes částečný rozvoj motorismu. Příslušníci německých jednotek proto při ústupu v rámci časových možností systematicky ničili nebo aspoň poškozovali železniční tratě. Z celkové délky 3 506 km volných železničních tratí, bez kolejišť ve stanicích, zničili odstřelem 971 km a „zoraním“ pluhu 279 km. Celkem tedy ustupující německé jednotky zničily nebo poškodily 36 % délky volných železničních tratí. V železničních stanicích větších staničních komplexů se nacházela kolejiště v délce 1 301 km. Německé jednotky z nich vyřadily z provozu 401 km. Přitom zlikvidovaly většinu z 6 431 výhybek, konkrétně 4 393 kusů. Odstřelem a pruhováním zničily 657 065 kusů pražců. V konečném důsledku bylo po přechodu fronty zničených přibližně 3 600 000 pražců z původního počtu

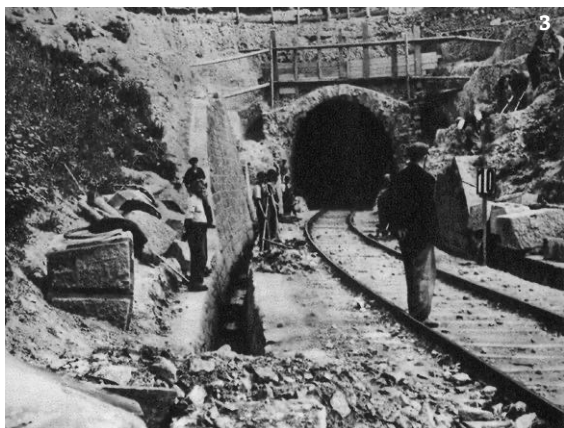
5 100 000 kusů, tedy 70,6 %. Velení německých jednotek se speciálně zaměřovalo na železniční mostní stavby a tunely. Jejich poškození mělo velký strategický význam, neboť rekonstrukce těchto staveb byla časově, technicky i finančně velmi náročná. Nejtěžší situaci hlásili z východního a středního Slovenska, kde vedle záměrné destrukční činnosti německé armády byly železniční stavby ve větší míře zasažené i bojovými operacemi a záškodnickou činností partyzánských jednotek. Původně se na Slovensku nacházelo 1 111 železničních mostů a propustí přesahujících délku 5 m v celkové délce 28 889 m. Z toho bylo zničeno celkem 798 mostů v celkové délce 20 031 m, tedy 69 %. Poškození bylo velmi nerovnoměrné. V oblasti bratislavského železničního ředitelství bylo zlikvidováno 63 % celkové délky mostů (19 611 m), ale v oblasti košického ředitelství bylo zničeno až 83 % celkové délky mostů (9 278 m). Z celkového počtu 71 tunelů bojové operace vážně poškodily 31 a úplně zničily 47 tunelových portálů.

Chronický problém poválečné železniční dopravy představoval akutní nedostatek železničních vozidel, vyvolaný rekvizicemi a ničením lokomotiv, vozů a další techniky. V daném případě byli příslušníci německých jednotek obzvláště důslední. Jejich zásahy postihly téměř celý vozový park. Z původního stavu 665 lokomotiv bylo odvléčeno 249 a zničeno 394, tedy 97 % celkového počtu. Z parku nákladních vozů v počtu 15 245 bylo zrekvírováno 2 546 a zničeno 9 199, to znamená 77 % původního stavu. Park osobních a motorových vozů dosahující počtu 1 682 byl ochuzen o 360 odvléčených a 839 zlikvidovaných vozů. Jeho stav se tím snížil o 72 %. Vážné škody vznikly i na železničních telekomunikačních sítích a dorozumívacích zařízeních. Železnice přišla o 3 200 různých telefonních přístrojů, 150 telefonních ústředen, selektorových a vysokofrekvenčních přípojek, 550 soustav telegrafů, 15 000 elektrických článků, 14 000 km telefonních a telegrafních železničních vedení a 280 km samostatných železničních sloupových tratí.¹⁵⁶

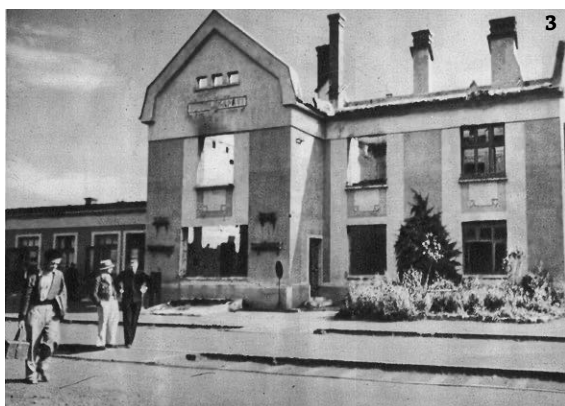
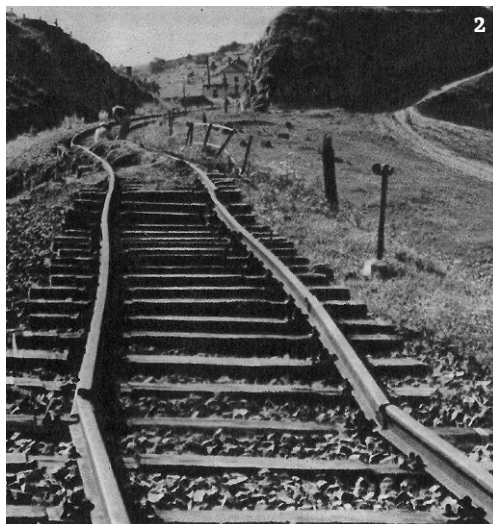
Od léta 1945 nahlašovali nejbližším vojenským útvarům pracovníci jednotlivých železničních stanic vagony naložené různými výbušninami, kterých bylo po celé republice několik stovek. Na Slovensku byl skoro všechný výbušný materiál, který nestihli odvléct Němci, v otevřených a nezajištěných železničních vozech. Ministerstvo obrany nařídilo zajistit všechny výbušniny, a to přeložením do zakrytých vozů, kterých však na území Slovenska bylo jen malé množství. Ty, s nimiž dráhy disponovaly, byly využívány hlavně na přepravu potravin. Minéři nestíhali likvidovat množství výbušnin, proto hrozilo riziko explozí, a to i na tratích, které již byly zrekonstruované.¹⁵⁷

156 Štatistická príručka Slovenska, rok 1947, Bratislava 1947, s. 386–387; Rekonštrukcia železníc na Slovensku, s. 28, 32, štatistické prílohy.

157 NA, f. MŽ, kart. 4754, Zajištění výbušnin a pod. v otevřených železničních vagónech.



1. Trosky levého mostu u Strečna
2. Strečenské portály tunelů od východu
3. Tunel u Horné Štubně



1. Vranov nad Topľou
2. Strážske - Prešov
3. Železniční stanice Opátka
4. Vranov nad Topľou - vodojem



Jednotlivé tratě po přechodu fronty v roce 1945.
 Zdroj: Rekonštrukcia železníc na Slovensku, Bratislava 1946.

Obnova železničních tratí si vyžádala přijetí mimořádných opatření na zabezpečení pracovních sil, dopravních prostředků a materiálu na provádění oprav. Byla zavedena pracovní povinnost, která měla prioritně zabezpečit pracovní síly jen pro potřeby železnic. Po osvobození Košic vypracovalo pověřenectvo dopravy a veřejných prací plán rekonstrukce drah. Za účelem jeho realizace zřídilo v Košicích Odbor pro rekonstrukci železnic na Slovensku, který začal fungovat už od 19. ledna 1945 a později byl přemístěn do Bratislavy. Na jednotlivé opravy dohlížel hlavní technický rada při pověřenectvu dopravy *Ján Horák*. Plán rekonstrukce obsahoval pořadí důležitosti oprav zničených tratí. Přednostně se opravovaly tratě nutné pro další postup osvobozenec-kých armád, potom tratě nezbytné pro zásobování průmyslu a obyvatelstva. Šlo především o přepravu potravin, uhlí a materiálu na obnovu. Tyto tratě se opravovaly provizorně, aby dopravu bylo možné obnovit co nejrychleji, a tím urychleně dosáhnout hospodářské konsolidace státu. Jednalo se například o tratě Bratislava – Kúty, Bratislava – Žilina, Komárno – Nové Zámky. Ostatní, ze strategického a zásobovacího hlediska nedůležité trati si musely na opravu počkat. Obvykle šlo o odbočky, které se napojovaly na hlavní dopravní tepny, např. Prešov – Strážske, Banská Bystrica – Diviaky. Tyto tratě se opravovaly později, ale zato definitivně. Rekonstrukce provizorně opravených tratí probíhaly ještě pět let po válce. S opravami se začalo hned po přechodu fronty, a to i přes nedostatek stavebního materiálu, náhradního technického zařízení, kolejnic, výhybek a signalizačních zařízení.¹⁵⁸ Celkové škody, které dráhy utrpěly, byly obrovské. Jejich výše byla odhadována na 3,84 mld. Kčs. Železniční trať Čop – Košice sovětsí vojáci obnovili sami. Účinnou pomoc poskytovala Rudá armáda při obnově dalších tratí, jako třeba Kysak – Margecany – Štrba. Vyskytly se však problémy s nižšími sovětskými veliteli. Ti považovali za válečnou kořist vše, co patřilo Němcům či Maďarům bez ohledu na to, že se původně jednalo o slovenský majetek. Velké problémy s obstaráváním materiálu i pracovních sil, charakteristické pro první etapu obnovy, ustoupily po vojenském obsazení středního a západního Slovenska. Pracovníků i materiálu tu byl dostatek a obnovovací práce se daly lépe koordinovat. Rudá armáda v této oblasti spolupracovala se železniční správou na obnově vojensky důležitých tratí: Szob – Bratislava – Kúty – Břeclav a Galanta – Jablonica – Kúty. Železniční správa potom přednostně opravila dráhy nezbytné pro zásobování Bratislavy hnědým uhlím z Handlové a potravinami z údolí Nitry a ze Žitného ostrova. První uhlí z Handlové bylo do Bratislavy dovezeno 5. června 1945. V červenci 1945 se začalo jezdit na trati Bratislava – Banská Bystrica a v srpnu 1945 projel první vlak na trati Banská Bystrica – Košice. Ve stejném měsíci se podařilo dokončit i opravu dráhy Bohumín – Čadca – Žilina – Bratislava, která umožnila dovoz černého uhlí z ostravského revíru. V září 1945 byl aspoň

158 Definitivna oprava železničnej siete na Slovensku, *Doprava* 1, č. 11–12 (1946), s. 19.



Železniční most u Strečna (Žilina) 1945 po přechodu fronty. Zdroj: stavební společnost Tvorba, bulletin 1945.

provizorně otevřený úsek Žilina – Strečno – Vrútky, umožňující dopravu uhlí z českých zemí do Košic. První vlak s uhlím dorazil 19. září 1945. Práce v tomto úseku komplikovala náročná oprava mostů a tunelů v okolí Strečna.

REKONSTRUKCE ŽELEZNIC JAKO NÁSTROJ POLITICKÉHO BOJE

V létě roku 1945 se rekonstrukce železnic stala významným nástrojem politického boje mezi vedením dvou nejsilnějších politických sil Slovenska: Komunistické strany Slovenska a Demokratické strany. Důvodem bylo podstatné zhoršení zásobovací situace a celkových sociálních poměrů na Slovensku. Hlavním problémem nejširších vrstev obyvatelstva bylo zabezpečení základních životních potřeb, často až fatálně komplikované nepravidelnostmi v zásobování a katastrofálním stavem válkou zničené dopravní sítě. Uvedené problémy, zvláště pokud šlo o dopravu, se od západu směrem na východ prohlubovaly. Nejvážnější situace panovala na východním Slovensku, které bylo z pohledu dopravy odříznuté od zbytku státu a nejvíc zničené válkou. Navzdory úsilí nových vládních struktur se poměry v zásobování a dopravě

zlepšovaly jen velmi pomalu a na všech úrovních zaznívala kritika směřující hlavně na adresu slovenských národních orgánů a špiček dvou slovenských vládních stran. Zodpovědnost padala i na osobu *Gustáva Husáka* ve funkci pověřence vnitra a místopředsedy Komunistické strany Slovenska (KSS). Představitelé KSS a Demokratické strany (DS) se navzájem obviňovali za daný stav. Útočili na pověřence a další funkcionáře konkurenčního politického subjektu.

Klíčový problém z pohledu *Gustáva Husáka* a celého vedení KSS spočíval v tom, že většina hospodářských pověřenectev byla v rukou DS. Slovenští komunisté proto v řadě segmentů hospodářství a dopravy ztráceli přímý vliv a museli přenechávat iniciativu zástupcům DS. V oblasti obnovy infrastruktury si částečné úspěchy připisovala DS, zatímco kritika za neúspěchy dopadala na vládní orgány Slovenska jako celek. Zásobovací a dopravní situace, jakož i celkový hospodářsko-politický vývoj na Slovensku vyvolaly na začátku léta 1945 velké znepokojení ústředních orgánů celostátní Komunistické strany Československa (KSČ). KSČ po stranické linii vinila za neuspokojivý stav předsednictvo KSS, kde klíčové pozice zaujímali představitelé vedení



Gustáv Husák měl jako pověřenec dopravy a veřejných prací na Slovensku hlavní podíl na zrychlení rekonstrukce železnic po válce. Zdroj: *Rekonštrukcia železnic na Slovensku*, Bratislava 1946.

strany z povstaleckého období. Kritice podrobili i činnost Slovenské národní rady.¹⁵⁹

Kritika situace v dopravě byla namířená proti činnosti pověřenectva dopravy a veřejných prací, které ve sledovaném období vedl čelný představitel katolického křídla DS *Kornel Filo*. O tom, jaký význam připsávaly špičky komunistické strany problematice dopravy a jejím hospodářsko-politickým souvislostem, svědčila skutečnost, že tématu se podrobně věnoval osobně předseda strany *Klement Gottwald* ve svém příspěvku na celoslovenské konferenci KSS, svolané do Žiliny na 11. a 12. srpna 1945. Uváděl příklady z praxe, které měly potvrdit nezáměr, či dokonce úmyslnou nečinnost pověřenectva dopravy při plnění jeho povinností. Argumenty komentoval slovy: „...Takto pracuje Povereníctvo Slovenskej národnej rady pre dopravu s inžinierom Filom. Ak právomoc Slovenskej národnej rady a jej povereníctiev ohrozuje niečo, tak je to takáto vec...“¹⁶⁰ Prístup komunistické strany k činnosti pověřenectva dopravy a jeho záměry měly ambivalentní charakter. Komunisté na jedné straně do určité míry oprávněně kritizovali velmi složité poměry v dopravě a jejich pomalé zlepšování. Na druhé straně si však byli vědomi, že vzhledem k mimořádně těžkým podmínkám dosahovalo pověřenectvo i hmatatelných pozitivních výsledků, které mohla DS prezentovat jako svoje úspěchy v strategicky významné oblasti. Skutečným záměrem komunistické strany bylo ovládnout pověřenectvo a přisvojit si jeho úspěchy při konsolidaci hospodářských poměrů. Musel však být vybrán zástupce KSS, který by byl připraven ve funkci pověřence dopravy *Kornela Fila* nahradit.¹⁶¹

O měsíc později, v polovici září 1945, nastaly pod tlakem komunistů změny ve Slovenské národní radě i ve Sboru pověřenců. *Gustáv Husák* si sice udržel pozici pověřence, ale svůj původní resort vnitra musel zaměnit za diskutované a problémové pověřenectvo dopravy a veřejných prací. Politickou osobností komunistů, která měla prohloubit vliv komunistické strany v tomto resortu s dobovým strategickým významem, byl právě *Gustáv Husák*. Funkci převzal 18. září 1945 s jasnou úlohou napravit to, co slovenští komunisté v předcházejícím období zanedbali.¹⁶² Během léta 1945, v době, kdy předsednictvo KSČ a jeho spojenci v KSS rozpoutali vlnu kritiky proti výsledkům rekonstrukčních prací v dopravě na Slovensku, však obnova dopravního systému,

159 K problematickému vývoji v létě 1945 srovnej například: Michal Barnovský: *Na ceste k monopolu moci. Mocenské zápasy na Slovensku v rokoch 1945–1948*, Bratislava 1993, s. 52–56.

160 Prejav K. Gottwalda na celoslovenskej konferencii KSS v Žiline 12. 8. 1945, in: Marta Vartíková: *Komunistická strana Slovenska. Dokumenty z konferencií a plén 1945–1948*, Bratislava 1971, dokument 48, s. 226.

161 Referát Viliama Širokého na celoslovenskej konferencii KSS v Žiline 11. 8. 1945, in: Marta Vartíková: *Komunistická strana Slovenska. Dokumenty z konferencií a plén 1945–1948*, Bratislava 1971, dokument 43, s. 195–198.

162 Michal Barnovský: *Na ceste k monopolu moci*, s. 58–59.

zvláště železnic, nabírala podstatně rychlejší tempo. Ještě na začátku června 1945 pověřenec *Kornel Fila* přiznával v referátu na plenárním zasedání SNR, že vzdor úsilí a částečnému zlepšení zůstávají poměry v železniční dopravě katastrofální.¹⁶³ K 1. červenci 1945 bylo sjízdných maximálně 50 % délky tratí a mezi jednotlivými regiony stále chybělo dopravní spojení. V dlouhých úsecích musely být nasazovány náhradní formy dopravy. Provoz na obnovených tratích narážel na nedostatek uhlí.¹⁶⁴ Pověřenectvo dopravy ve spolupráci s dalšími resorty, SNR a početnými organizacemi vypracovalo v červenci 1945 plán účinných organizačních a technických opatření pod heslem „Mobilizujeme celý národ na rekonstrukční práce“, který umožnil podstatné urychlení výstavby.¹⁶⁵ Uvedené heslo nápadně připomínalo direktivu předsednictva KSČ slovenským komunistům o potřebě „...účinněji stát na čele mobilizácie nás za obnovu hospodárstva a dopravy...“ ze žilinské konference KSS 11. a 12. srpna 1945.¹⁶⁶ Direktiva měla být zřejmě alternativou spolupráce komunistů s demokraty na platformě plánu z července 1945. Mezi červencem až zářím 1945 pověřenectvo dopravy ukončilo obnovu řady klíčových úseků železnic, mostů, viaduktů a tunelů. Ve druhé polovině srpna 1945 byla obnovena spojení z Bratislavy do Žiliny, z Bratislavy do Banské Bystrice přes Handlovou a Zvolen a z Bratislavy do Košic přes Zvolen a Vrútky.¹⁶⁷ Výsledky činnosti pověřenectva dopravy ocenil ministr dopravy generál *Antonín Hasal* při své návštěvě Slovenska.¹⁶⁸ Představitelé DS velmi podrobně informovali o postupující rekonstrukci na stránkách svého politického deníku *Čas*, kde uveřejňovali i rozhovory s pověřencem *Kornelem Filem*. Ten v polovině září 1945 uvedl, že již bylo zprovozněných 77 % všech železnic a podle dalšího rozhovoru z 5. října 1945 uvedlo pověřenectvo v obvodu bratislavského drážního ředitelství do provozuschopného stavu už 93 % poškozených železničních mostů.¹⁶⁹

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že *Gustáv Husák* přišel na pověřenectvo dopravy v závěrečné fázi prací na zprovoznění slovenské železniční sítě. Většina tratí už byla otevřených a další úseky železnic, mosty a tunely se

163 Správa K. Fila o stave rekonštrukcie dopravného systému na 7. schôdzi SNR 6. 6. 1945 (online), <http://www.psp.cz/eknih/1945snr/stenprot/005schuz/soo5002.htm>.

164 Železničné spojenie Bratislava - Košice, *Čas* 2, č. 55 (1945), s. 4; Nedostatok uhlia na východnom Slovensku, *Čas* 2, č. 75 (1945), s. 5.

165 Mobilizujeme celý národ na rekonštrukčné práce, *Čas* 2, č. 67 (1945), s. 2-3.

166 Rezolúcia o situácii a najnaliehavejších úlohách vo výstavbe štátu z celoštátnej konferencie KSS 12. 8. 1945, in: Marta Vartíková: *Komunistická strana Slovenska. Dokumenty z konferencií a plén*, dokument 50, s. 242-243; Michal Barnovský: *Na ceste k monopolu moci*, s. 58.

167 Prvý rýchlík Bratislava - Žilina, *Čas* 2, č. 96 (1945), s. 3; Trať Bratislava - Banská Bystrica opravená, *Čas* 2, č. 99 (1945), s. 3; Zrýchlený postup rekonštrukčných prác, *Čas* 2, č. 104 (1945), s. 2.

168 Na doprave závisí hospodársky život štátu, *Čas* 2, č. 93 (1945), s. 2.

169 Spájame východ so západom, sever s juhom, *Čas* 2, č. 120 (1945), s. 3; Železničné spoje sa systematicky opravujú, *Čas* 2, č. 123 (1945), s. 4; 93 % mostov je už opravených, *Čas* 2, č. 136 (1945), s. 3.

dokončovaly. Na podzim 1945 úloha *Gustáva Husáka* proto v mnoha případech spočívala už jen ve slavnostním zahajování provozu na dokončených stavbách. Pověřenectvo dopravy a veřejných prací však ještě čekaly v rekonstrukci železnic a zvláště v budoucím rozvoji dopravního systému další náročné úlohy. Mosty a viadukty byly opravované zpravidla provizorně s využitím náhradních dostupných materiálů, zvláště dřeva. Jejich definitivní přestavbu na dlouhodobé využití mělo pověřenectvo uskutečnit v následujícím období. Podle situačních zpráv z prosince 1945 čekalo na přestavbu asi 900 provizorních železničních mostů.¹⁷⁰ Některá propojení hlavních center měla jen dočasný charakter přes odbočky a okliky. Do budoucna muselo pověřenectvo řešit i zdvoukolejnění hlavních tratí, zabezpečení uhlí, lokomotiv, vagonů a další techniky. Odborníci a osobně *Gustáv Husák* věnovali už od podzimu 1945 velkou pozornost další výstavbě železnic, zvláště nových místních drah a též plánování elektrizace klíčových úseků. Pověřenectvo čekaly i koncepce rozvoje silniční sítě a veřejných prací, jako například vodní stavby a soustavná elektrizace.

Gustáv Husák vedl ještě jako pověřenec vnitra na půdě SNR polemiky s bývalým pověřencem dopravy *Kornelem Filou* o postupu rekonstrukčních prací na dopravním systému. *Kornel Filo*, stejně jako budoucí pověřenec techniky *Jozef Juraj Styk* a další představitelé DS na oplátku kritizovali *Gustáva Husáka* za nedostatky v práci národních výborů, podléhajících jeho resortu. Právě národní výbory měly na regionální úrovni ve své působnosti organizování rekonstrukčních prací. Zvláště tepali národní výbory vedené komunisty.¹⁷¹ Od konce září 1945 měl *Gustáv Husák* možnost prezentovat v čele pověřenectva dopravy vlastní účinné metody uspíšení obnovy a rozvoje dopravní sítě. Hned po nástupu do úřadu konzultoval situaci se zástupci železničního podnikového výboru a vypracoval plán naléhavých opatření, který předložil na poradě přednostům pověřenectva. V železniční dopravě nařídil, aby poškozené konstrukce mostů byly do zimy odstraněny, dále požadoval urychlit opravy lokomotiv a vozů, důkladně uklidit budovy nádraží, dodržování lhůt pro vykládku a nakládku vagonů, stanovené dekretem prezidenta. V silniční dopravě zrušil přidělování motorových vozidel jednotlivcům a podnikům a nechal zřídit centrální „autostanice“, kde si zájemci mohli vozidla půjčovat. Kontrolní funkci svěřil nově jmenované pětičlenné komisi.¹⁷²

Je těžké objektivně porovnat tempo rekonstrukcí drah po nástupu *Gustáva Husáka* do nové funkce s předcházejícím obdobím. Faktem zůstává, že na konci listopadu 1945, když bylo zprovozněných 90 % všech tratí, etapu pová-

170 900 železničních mostov treba vystavať na Slovensku, *Čas 2*, č. 189 (1945), s. 3.

171 Referát J. J. Styka v SNR (online), <http://www.psp.cz/eknih/1945snr/stenprot/005schuz/soo5002.htm>.

172 Urychlit práce na zlepšení dopravy, *Čas 2*, č. 151 (1945), s. 3.



Pověřelec dopravy a veřejných prací na Slovensku Gustáv Husák otvírá nově zrekonstruovanou trať Červená Skala – Margecany. Zdroj: *Rekonštrukcia železníc na Slovensku*, Bratislava 1946.

lečné obnovy železniční sítě oficiálně ukončil.¹⁷³ Gustáv Husák otvíral nové úseky železnic, kde svou přítomností prezentoval i podíl komunistické strany na obnově státu. Využil například obnovení dopravy na životně důležitém úseku Červená Skala – Margecany 4. listopadu 1945.¹⁷⁴ Slavnostní akce v době jeho působení na pověřenectvu dopravy kulminovaly otevřením mostů přes Dunaj v Komárně a Bratislavě, obnovených Rudou armádou. Oslavy v Komárně probíhaly na začátku ledna 1946 a pompézní třídenní slavnost otevření mostu v Bratislavě za účasti maršála Ivana Stepanoviče Koněva se odehrála na začátku února 1946. Gustáv Husák patřil mezi hlavní aktéry bratislavských oslav.¹⁷⁵ Bez větších ceremonií byly odevzdávány do provozu místní dráhy, ale ani jejich otevření neprobíhalo bez účasti pověřence Gustáva Husáka. Jako příklad je možné uvést úseky Košice – Turňa nad Bodvou a Moldava – Medzev, odevzdané do provozu koncem listopadu 1945.¹⁷⁶ Velkým úspěchem pověře-

173 Anton Horák: *Rekonštrukcia železníc na Slovensku z hľadiska technického*, *Nové slovo* 2, č. 28 (1945), s. 11–12.

174 *Obnovená doprava na trati Červená Skala – Margecany*, *Čas* 2, č. 162 (1945), s. 5.

175 *Komárňanský most cez Dunaj dohotovený*, *Čas* 2, č. 9 (1946), s. 3; *Slávnostné otvorenie premávky na Štefánikovom moste v Bratislave*, *Čas* 2, č. 29 (1946), s. 5.

176 *Otvorenie dopravy na trati Košice – Turňa nad Bodvou, Moldava nad Bodvou – Medzev*, *Čas* 2, č. 173 (1945), s. 4.

nectva z období 1945–1946 bylo dokončení technicky náročné tratě Banská Bystrica – Diviaky v polovině března 1946.¹⁷⁷

Na začátku roku 1946 prověřila výsledky rekonstrukce dopravního systému příroda. V únoru ledové bariéry na řekách způsobily rozsáhlé povodně, jejichž častým důsledkem bylo zničení nebo poškození provizorních dopravních staveb. Hospodářský týdeník *Budovateľ* se v článku Memento pre rekonštrukciu veľmi kriticky vyjádřil na adresu pověřenectva dopravy a dalších účastníků rekonstrukčních prací. Poukázal, že stavěli narychlo, z nekvalitních materiálů, trhali rekordy, statistické výkazy a organizovali oslavy, avšak zapomněli na kvalitu odevzdávané práce.¹⁷⁸ Ve skutečnosti povodně zničily nebo vážně poškodily zvláště provizorní silniční mosty v různých částech Slovenska, postavené ještě během války armádou. Jednalo se asi o 40 mostů. Ze železničních staveb budovaných po válce voda zničila jen dva významnější mosty u Orosky (Pohronský Ruskov) a v Kamenici nad Hronom. V tomto duchu obvinění na stránkách *Budovatele* vyvrátil Jozef Merta z technické správy pověřenectva dopravy.¹⁷⁹ Železniční mosty vydržely nápor vody, ale na řadě míst byly zaplavené a neprůjezdné. Pověřenec Gustáv Husák proto osobně koordinoval opravy mostů, na které nasadil i armádu. Měl zásluhu na tom, že se podařilo obnovit železniční spojení s Liptovem a Oravou, kde záplavy napáchaly největší škody. Některé obce však zůstaly odříznuté až do léta 1946. Situaci využili představitelé DS a vytýkali Husákovi, že nezvládl koordinaci rekonstrukčních prací a že zanedbával silniční stavby ve prospěch železnic. Samozřejmou součástí politického boje bylo volání po Husákově rezignaci.¹⁸⁰

Gustáv Husák otevřeně přiznával, že v strategii obnovy dopravního systému upřednostňoval úlohu železnic. Proto vedle obnovy železničních tratí systematicky zaměřoval pozornost také na jejich další výstavbu. Krátce po nástupu do funkce v polovině října 1945 představil Sboru pověřenců ambiciózní pětiletý plán výstavby nových drah, především lokálního charakteru.¹⁸¹ V následujících měsících na poradách s odborníky specifikoval a upřesňoval jednotlivé úseky. V roce 1946 plánoval rozběhnout výstavbu ve větším měřítku. Chtěl začít výstavbu pěti tratí a další tři připravovat. Byla mezi nimi i Trať mládeže Banská Štiavnica – Hronská Dúbrava a úseky na Záhoří, v myjavské oblasti, v Pováží a na středním Slovensku. Zároveň bylo plánováno dokončit projekty čtyř nových drah a výhledově se počítalo s budováním transverzální

177 Stavba prvej definitívnej trate dokončená, *Čas* 2, č. 64 (1946), s. 4.

178 Memento pre rekonštrukciu, *Budovateľ* 8, č. 7 (1946), s. 8.

179 K Mementu pre rekonštrukciu, *Budovateľ* 8, č. 9 (1946), s. 4.

180 SNA, f. PD, kart. 100, Výstavba cestných tratí; Povereník s. Dr. Husák referoval o záplavách a uvoľnení ľadov, *Pravda* 26, č. 46 (1946), s. 5; Povereník s. Dr. Husák o stavbe cestných mostov, *Pravda* 26, č. 49 (1946), s. 4.

181 V budúcom roku začne sa so stavbou nových železnic, *Čas* 2, č. 147 (1946), s. 5.

dráhy celým jižním Slovenskem.¹⁸² Do nových drah mělo být v roce 1946 investováno 500 mil. Kčs. Po připočtení nákladů na rekonstrukce poničených tratí mělo do železnic na Slovensku směřovat 2,3 mld. Kčs. Na úroveň ideových projektů se dostaly plány elektrizace drah, konkrétně úseku Žilina – Spišská Nová Ves.¹⁸³

Poválečná rekonstrukce životně důležitých slovenských tratí byla završena obnovením provozu dráhy Červená Skala – Margecany koncem října 1945 a dalších důležitých tratí, které propojily Moravu a Slovensko. Šlo o úseky Púchov – Horní Lideč, opravený v listopadu 1945, a Nové Mesto nad Váhom – Myjava v prosinci 1945. Na každé trati bylo možné použít traťový telefon ze stanice do stanice a jednu průběžnou linku. Do konce roku 1946 byla obnovena téměř celá železniční síť, s výjimkou pouhých 64 km tratí. Druhé koleje byly obnoveny na 80 % původní délky, vedlejší staniční koleje a výhybky na 90 %. Opravené byly všechny tunely a zůstávalo neopravených jen 69 mostů a propustí na druhých kolejích a na dosud nezprovozněných tratích. Na téměř 80 % byly obnoveny i terénní stavby, ale částečně jen provizorně. Komplexně se musela obnovit téměř úplně zničená trať Strážske – Prešov, jejíž poslední část v úseku Strážske – Pavlovce byla opětovně zprovozněna dne 30. listopadu 1947. V této době zůstalo z celé železniční sítě neprůjezdných jen 16 km tratí. Druhé koleje byly nově obnoveny v úsecích Poprad – Hybe, Vrútky – Žilina – Čadca, Horná Štubňa – Vrútky, Galanta – Gáň, Gbelce – Strekov a Bernolákovo – Vajnory, čímž bylo obnoveno 94 % druhých kolejí dvoukolejných tratí. Úplně se obnovily zničené vedlejší koleje a výhybky. Je třeba zdůraznit, že dvě třetiny všech oprav vykonaly ČSD ve vlastní režii, zbývající část realizovaly dodavatelským způsobem podniky. V roce 1948 bylo na Slovensku v provozu 3 532 km železničních tratí.¹⁸⁴

182 Nové úlohy v našej doprave, Čas 2, č. 190 (1945), s. 3; Kadiaľ pôjde nová železnica Nadas – Modra – Úzor?, Čas 3, č. 53 (1946), s. 2; Do budovateľskej päťročnice na slovenských železničiach, Budovateľ 8, č. 12 (1946), s. 2.

183 SNA, f. PD, kart. 107. Rozpočet povereníctva dopravy na rok 1946; Zelektřizovanie železničnej trate Žilina – Spišská Nová Ves, Čas 3, č. 52 (1946), s. 2; Zelektřizujem 2 000 km hlavných železničných tratí, Čas 2, č. 83 (1946), s. 2.

184 Podnikový archív Východoslovenských elektrární Košice (dále PA VSE KE), f. Spisy, Výroční správa podniku ČSD 1946–1948; Štátny archív Prešov (dále ŠA PO), f. Štátny stavebný úrad (dále ŠSÚ), kart. 71, Správa o obnove železníc východného Slovenska; Vojenský historický archív (dále VHA), f. Ministerstvo národnej obrany – Pracovný zbor (dále MNO-PZ), kart. 118, Hlásenie o škodách spôsobenými vojenskými udalosťami, podľa nariadenia č. 67; Štatistická príručka Slovenska, Bratislava 1948, s. 166; Ján Bobák – Štefan Šutaj: Obnova vojnou zničených obcí východného Slovenska v rokoch 1945–1948, *Historica Carpatica* 12 (1981), s. 35; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 181–183; Václav Průcha a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa*, I, s. 575; Vladimír Žikeš: *Slovenské povstání bez mýtů a legend*, Praha 1990, s. 92.

Tabulka č. 5 Statistika zničených železničních staveb a zařízení

Druh	Míra	Stav před zničením	Zničené výbušninou	%
Koleje	Km	3 506	2 498**	70,9
Výhybky	Kus	5 694	4 425	77,7
Pražce	Kus	5 100 000	3 600 000	70,6
Mosty s délkou nad 5 m	Počet	1 111	798	71,8
Tunely	Počet	71	31	43,8
Přijímací budovy	Počet	372	172	46,5
Skladiště	Počet	257	113	44,0
Nakládací rampy	bm*	3 972	3 680	92,7
Strážní domky a hradla	Počet	686	258	37,6
Obytné budovy	Počet	333	33	13,6
Točny	Kus	131	46	25,1
Vodní jeřáby	Kus	509	270	55,0
Vodárny	Kus	222	87	39,1
Kolejové váhy	Kus	230	46	20,0
Výtopny	Počet	58	55	94,8
Dílny	Počet	36	10	27,7

* bm (běžný metr) – běžný metr představuje obsah (obdélníku) daného materiálu o délce 1 metr a se šířkou odpovídající šířce tohoto materiálu. Pokud má například materiál šířku 1,5 m, bude 10 běžných metrů (10 bm) představovat obsah 15 m².

** z 2 498 km kolejí bylo výbušninou zničených 1 826 km a rozoráním 672 km

Zdroj: *Rekonstrukcia železnic na Slovensku*, Bratislava 1946, s. 53; *Práca ktorá hovorí za všetko*, *Doprava 2*, č. 5–6 (1947), s. 23; *Štatistická príručka Slovenska, rok 1947*, Bratislava 1947, s. 386–387.

Nejrozsáhlejší práce na slovenských železnicích byly vykonány v letech 1946–1947 během dvouletého hospodářského plánu obnovy. Bylo vyměněných 450 km kolejí a 800 výhybek o celkové hmotnosti 71 150 t. Velkou pomoc při opravách mostů poskytly Železářny Podbrezová a Železářny Prakovce, Zbrojovka Považská Bystrica a další podniky. Pro opravu a montáž nových mostních konstrukcí dodaly tyto závody 35 tisíc tun železa. Na výrobě a opravách železničních vagonů a lokomotiv se podílely především Škodovy závody v Dubnici nad Váhom, které dodaly ČSD 3 500 kusů provozuschopných vozů. Železniční správa zaměstnávala 21 tisíc lidí, s kterými by obnovu určitě nezvládla v tak krátkém čase. Do rekonstrukčních prací bylo celkově zapojeno více než 250 tisíc pracovníků, mezi kterými byli v převážné míře vojáci, ale zapojeni byli i vězni. Oprava komunikací se na Slovensku stala celonárodním úkolem, který byl zajišťován za úzké součinnosti československé, sovětské a rumunské armády s místním obyvatelstvem. Jen na úseku východoslovenské magistrály Poprad – Košice – Michalany pracovalo 13 tisíc lidí na tři směny

a přepravu se podařilo obnovit po deseti dnech usilovné práce. Kritická situace však nastala na železnicích počátkem zimy 1945. V polovině listopadu v důsledku špatného zásobování uhlím disponovaly ČSD na Slovensku vlastními zásobami, které jim vystačily jen na tři dny. Nedostatek uhlí vedl k tomu, že doprava musela být dočasně zastavena i na tratích, které byly v nedávné době opraveny.¹⁸⁵ Celkově infrastrukturu, nejvíc však železnicím pomohl fenomén různých pracovních iniciativ, které byly na začátku zaměřeny na obnovu zničených podniků, zajištění těžby uhlí, rekonstrukci dopravy a později na zemědělské práce. Pracovní aktivity byly nejvíc využívány ve formě brigád a národních směn. Brigády v dopravě byly zaměřeny hlavně na opravu železničních tratí a na výstavbu nových úseků, na kterých se podílela především mládež. Národní směny se organizovaly prodloužením pracovní doby anebo ve formě zvláštních nedělních směn.

Tabulka č. 6 Obnovení provozu na jednotlivých tratích

Rok 1945		
Květen	Červenec	Říjen
Szob – Brodské B. Bystrica – Dolná Štubňa Šiatoroš st. hr. – Filakovo Galanta – Lučenec Kúty – Skalica Trnava – Sereď Banréve st. hr. – Filakovo Felendice – Halny Michalany – Lupkov Račistorf – Vajnory Úzor – Šamorín Piešťany – Vrbové Šahy – Nemce Plešivec – Muráň	Trnava – Kúty Galanta – Leopoldov Dev. Nová Ves – st. hranice N. Zámky – Nitrianské Právnó Bratislava N. Mesto – Prístav Zl. Moravce – Kozárovce Komárno nádraží – dunajský přístav Stud. Potok – Tatr. Lomnica Komárno – vážský přístav Bratislava N. Mesto – Račistorf Jablonica – Brezová Zbehy – Radošiná Tr. Teplá – Tr. Teplice Ružomberok – Korytnica	Žilina – Bratislava Komárno – N. Zámky Zbehy – Leopoldov Filakovo – Vrútky Čadca st. hr. – Čierna pri Čope Bošany – Trenčín Priekopa – Tomášovce Dev. Jazero – Stúpava Fedýmeš – Topolčianky Prievidza – Horná Štubňa Bánovce – Palov Línhartovce – Dobšiná Žilina – Rajec Čadca – Zwardoň Poprad – Podolínec Spiš. Vlchy – Spiš. Podhradie Spiš. N. Ves – Levoča Zbehy – Zl. Moravce Uh. Nova Ves – Zohor Zohor – Plav. Sv. Mikuláš Bratislava N. Mesto – Komárno Komárno – Guta

¹⁸⁵ PA VSE KE, f. Spisy, Výročné správy podniku ČSD 1946–1948; ŠA PO, f. ŠSÚ, kart. 71, Správa o obnove železnic východného Slovenska; VHA, f. MNO-PZ, kart. 118, Hlásenie o škodách spôsobenými vojenskými udalosťami, podľa nariadenia č. 67; *Štatistická príručka Slovenska*, Bratislava 1948, s. 166; Ján Bobák – Štefan Šutaj: *Obnova vojnou zničených obcí*, s. 35; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 181–183; *Definitívna oprava železničnej siete na Slovensku*, s. 19.

		Dúbrava - Ban. Štiavnica Lučenec - Utekáč Rim. Sobota - Poltár Kralovany - Suchá Hora Trebišov - Vranov Plešivec - Slavošovce Šaľa - Neded Chvatimech - Hronec Čadca - Makov Breznička - Kat. Huta Mníšek n/Hn. - Smol. Huta
Rok 1946		
Leden	Duben	Prosinec 1946 - prosinec 1947
Púchov - Horní Lideč Trenč. Teplá - zem. hranice Košice - Kelnec st. hranice Žilina - přednádraží Sl. Meder - Levice Levice - Dúbrava Parkan - Čata Čata - Levice Čata - Šahy Zvolen - Nemce Zvolen - Margecany Kapušany - Bardejov Barca - Moldava Nemšová - Led. Rovné Lučenec - Halíč Moldava - Turná Moldava - Medzev Počkaj - Luciabaňa	Petržalka - Oroszvárov Holíč - Hodonín Kysak - Orlov Orlov - Plaveč Humenné - Stakčín	Vranov - přednádraží Petržalka - Kopčany Prešov - Strážske Bratislava N. Mesto - Petržalka Plaveč - Čirč Svätý Kríž n/Váhom - Čachtice

Zdroj: *Rekonštrukcia železnic na Slovensku, Bratislava 1946, s. 54.*

OBNOVA A PLÁNOVÁNÍ NA DRÁZE

S růstem průmyslové a zemědělské výroby, stejně jako stavebního ruchu v rámci dvouletého hospodářského plánu bylo nutné zvýšit i výkony v jednotlivých segmentech dopravy. Doprava se měla dostat na úroveň roku 1937. V rukou ministerstva dopravy a pověřenectva dopravy se měla soustředit státní dopravní politika. Na naplnění dopravního plánu „budovatelského programu Gottwaldovy vlády“ bylo potřebné dopravní podniky organizovat ve formě národních podniků. Po první fázi „rekonstrukce“, která se zvládla za vydatné pomoci nejširších vrstev obyvatelstva, přistoupila československá vláda k plánovitému řízení celého hospodářství. Plánovitost ve všech odvětvích měla zabezpečit správné pořadí cílů podle jejich důležitosti. Dvouletka

v dopravě měla splnit úkoly, které měly být prospěšné nejširším vrstvám obyvatelstva. Tím se mělo, podle oficiální argumentace, předejít upřednostňování druhořadých věcí prospěšných malým oblastem, anebo dokonce jednotlivcům na úkor celé společnosti. Dvouletý hospodářský plán vytvářel také prostor, kde měly svou řízenou soutěží prokázat svou opodstatněnost a důležitost pro hospodářský vývoj Slovenska dva nejpodstatnější pilíře infrastruktury – železnice a silnice. Celkové investice ve dvouletém hospodářském plánu představovaly pro celou republiku 69,88 mld. Kčs. Pro Slovensko bylo určeno 22,14 mld. Kčs. Na dopravu bylo celkově vyčleněno 15,09 mld. Kčs, z této sumy na slovenskou infrastrukturu připadlo 4,71 mld. Kčs, což představovalo 31,2 % z celostátních investic do této hospodářské oblasti.¹⁸⁶

V železniční dopravě byly v prvé řadě naplánovány opravy železničních zařízení (nádraží, železničních dílen a výtopen, technických zařízení a mostů), které byly potřebné ještě v důsledku válečných událostí. Během dvouletého plánu se měly také dostavět již rozestavěné tratě. Hlavní pozornost se měla soustředit na hlavní železniční tepny spojující československé dráhy se zahraničím, zvláště se Sovětským svazem. Výkonnost Košicko-bohumínské dráhy měla být zvýšena o polovinu ve srovnání s rokem 1937. Současně měla být na československo-sovětských hranicích vybudována výkonná přepraviště. Na úseku Poprad – Hybe měla být v délce 36 km položena druhá kolej. Ostatní úseky se měly na výstavbu druhé koleje pouze připravit. Na zvýšení výkonnosti Košicko-bohumínské dráhy bylo určeno 400 mil. Kčs. Na rekonstrukci válkou zničených drah bylo na stavební investice určeno 1,735 mld. Kčs, na nestavební investice 993 mil. Kčs. Ve vnitrozemské dopravě měla být provedena racionalizační opatření, což znamenalo dosáhnout úspory ve spotřebě paliva a materiálu, ale také snížení komfortu v osobní dopravě, kde měla být přeprava realizována v zásadě jen vozy III. třídy. Dvouletka počítala s obnovou vozového parku. Ze 300 nových lokomotiv měla třetina směřovat na Slovensko, z 250 motorových vozů bylo pro Slovensko určeno 80. Z plánovaných 17 090 nákladních vozů mělo být na Slovensko přiděleno 300. V osobní dopravě plán počítal se 700 novými vagony, z nichž bylo pro slovenské tratě určeno 190. Během dvouletky se měla zahájit výroba speciálních nákladních wagonů pro přepravu chemikálií. Ze sumy plánované na investice mělo 200 mil. Kčs směřovat na opravu dorozumivacích zařízení a 100 mil. Kčs bylo na strojní a technické dovybavení železničních dílen. Celkově bylo na železniční dopravu určeno 3,33 mld. Kčs.¹⁸⁷ Nejpalcivějším problémem byl

186 *Zákon o dvouletém hospodářském plánu z 25. října 1946*, Usnesení ústavodárného Národního shromáždění, 1946; *Důvodová zpráva k vládnímu návrhu ústavního zákona o dvouletém hospodářském plánu*, Úřad předsednictva vlády, Generalní sekretariát hospodářské rady, 1946.

187 SNA, f. PD, kart. 101, *Budovatelský plán – štátna automobilová cestná doprava; Zákon o dvouletém hospodářském plánu z 25. října 1946; Budovatelský program Gotwaldovy vlády*, Praha 1946, s. 10–11; *Začínáme dvojročnícu*, Bratislava 1947, s. 50–53; Pavel Koller: *Železnice na prahu dvoulet-*

nedostatek vozového parku. ČSD musely zajistit včasnou dopravu uhlí a surovin pro potřeby průmyslu a samozřejmě i odvoz hotových výrobků. V roce 1947 po katastrofálním suchu a neúrodě hrozilo, že v důsledku nedostatku vozů nebude možné zajistit dovoz příslibeného obilí ze SSSR. Dílčím řešením nedostávajících se nákladních vozů byla přísnější regulace dopravy a její rozvržení na měsíce, kdy nebylo nutné zajistit převoz úrody. Omezení dopadla na stavební materiál, cement, cihly, materiál na opravu silnic, dřevo, paliva, tedy komodity, které nepodléhaly zkáze a mohly být uskladněny. Tato opatření však vytvářela další problémy, protože tento materiál zase chyběl v místě svého určení a to komplikovalo další plánované práce. Během dvouletky bylo v roce 1947 přistavených 731 753 vagonů a v roce 1948 tento počet stoupl na 895 630. V roce 1946 přepravily ČSD na Slovensku 10,6 mil. t, v roce 1947 již 15 mil. t a v roce 1948 dokonce 18,4 mil. t nákladu. Vzestup přepravovaných nákladů mezi lety 1946 a 1948 činil 7,8 mil. t, to představovalo růst o 73,5 %. Z celkového množství přistavených nákladních vozů bylo 19 % určeno pro průmysl, 24 % pro stavebnictví, 12 % pro zásobování potravinami, 8 % pro tepelné a pohonné zdroje, 4 % na vývoz a zbytek (cca 33 %) na ostatní komodity. Z těchto statistik vyplývá, že celá železniční doprava se ve sledovaném období rozvíjela, ale soustřeďovala se téměř výhradně na vnitrostátní přepravu. Podíl slovenské části drah na celkovém vývozu železniční dopravou z ČSR do roku 1948 představoval mizivá 4 %. Na dovozu participovaly slovenské tratě jen 5 %. Vzestupný trend patrný v nákladní dopravě byl způsobený i přírůstkem nových vozů z dodávek roku 1948. Také v osobní dopravě ve slovenských vlacích rostl počet cestujících. Právě tato oblast dosáhla během dvouletého hospodářského plánu největších úspěchů, a to i přes výrazný nedostatek osobních vozů. Ve srovnání s rokem 1937 byl počet přepravených osob v roce 1948 téměř dvojnásobný. V roce 1937 vlaky na Slovensku přepravily 53 mil. cestujících, v roce 1947 80,5 mil. a v roce 1948 101,3 mil. cestujících. Z toho bylo více než 37 mil. dělníků a studentů. Souviselo to s poválečnou obnovou a rozvojem školství. Dělníci se na vybraném jízdném podíleli v roce 1947 8,5 % a v roce 1948 7,9 %, a to i přesto, že bylo přepraveno o 9 mil. osob více. Souviselo to s rozsahem slev, které ČSD v konkurenci s expandující autobusovou dopravou nabízely cestující veřejnosti. O pohodlném cestování se v poválečné době nedá příliš hovořit. Růst počtu přepravených cestujících nekopíroval růst počtu ani kapacity vlaků. Naopak hustota vlakových spojení v roce 1948 ani zdaleka nedosahovala hustoty vlaků v roce 1937. Symbolem této doby se tak stávaly přeplněné osobní vlaky. Provoz osobních a nákladních vlaků přímo souvisel s efektivitou činnosti dílen a správkáren. V tomto období byly v provozu dílny ve Vrútkách, Zvolenu a Trnavě. Správkárny byly

ky, *Železniční obzor* 3, č. 1 (1947), s. 1–2; Ján Kabeláč: *Železnice v dvojročnom hospodárskom pláne, Výstavba Slovenska* 1, č. 3 (1946), s. 11–13.

zřízeny v Bratislavě a v Košicích. I přes nedostatek materiálu a součástí, kdy jejich výroba často probíhala „na koleně“, se právě tato oblast železniční dopravy ve dvouletce značně rozvinula. Na druhé straně stagnovala výstavba dorozumivacích a signalizačních zařízení, která byla v některých případech přímo zodpovědná za série těžkých železničních nehod. Stejně tak stavební plán železnice zůstal nesplněný, nejvýraznější zaostávání bylo patrné v oblasti budování železničního svršku a ve výstavbě točen.¹⁸⁸

Po únoru 1948 a nástupu komunistů k moci začaly ČSD od roku 1949 fungovat podle prvního pětiletého hospodářského plánu. Už v polovině dvouletky se tok finančních prostředků do drah oproti předcházejícím plánům snižoval. V prvních měsících pětiletky začalo pověřenectvo dopravy upozorňovat na nereálnost naplnění plánovaných cílů, které byly uloženy ČSD. Hlavní příčinou bylo finanční poddimenzování, snižování materiálových kvót při rekonstrukcích a chaotická organizace práce. ČSD nestačily držet krok se zrychlujícím se tempem budování průmyslu na Slovensku a nedostatečně reagovaly na zvětšující se podíl přepravy ze Sovětského svazu. Pověřenec dopravy Kamil Bezek situaci v dopravě na jaře roku 1949 charakterizoval takto:

Investičné prostriedky na vybudovanie, modernizáciu a mechanizáciu zariadení, ktoré by slúžili na zvýšenie výkonnosti a hospodárnosti prevádzky a na zdolanie nových úkolov dopravy na Slovensku, sú v prvých mesiacoch päťročnice tak nízko vymerané, že sa treba vážne obávať, že za tohto stavu nebude doprava v stave splniť požadované výkony. Aké následky toho budú pre celoštátne hospodárstvo a plnenie päťročnice možno ľahko predvídať. Považujeme preto za svoju povinnosť už teraz upozorniť, že výkonnosť železničnej dopravy následkom nedokončenia rekonštrukčných prác a nemožnosti zlepšenia železničných zariadení nebude v dohľadnej dobe stačiť na zdolanie požiadavkou, aby vedúci činitelia dopravy neboli neskôr obviňovaní, že včas neučinili potrebné zákroky.¹⁸⁹

Rekonstrukční práce na železnici se od roku 1948 značně zpomalovaly. V tomto období však pokročila výstavba velkých průmyslových oblastí v okolí Žiliny, Zvolena, Liptovského Mikuláše, Baťovan atd. Železniční infrastruktura však v těchto městech nepokročila, nebyla zrekonstruovaná a rozšířená kolejíště a vázly dodávky potřebného materiálu jednotlivým závodům. Páteřní komunikací byla strategická Košicko-bohumínská dráha, propojující horizontálně východ republiky se západem. Úsek Žilina – Ružomberok – Poprad – Košice byl zrekonstruovaný, ale trať Košice – Čierna nad Tisou rekonstrukční práce teprve čekaly. Šlo však o strategický úsek z hlediska rostoucí

188 Rozvoj Slovenska v dvojiročnici, Bratislava 1950, s. 154–157, 160–161.

189 SNA, f. PD, kart. 106, Nedostatočné investičné prostriedky u železničnej a cestnej dopravy na Slovensku v 5RP.



Kamil Bezek, nástupce Gustáva Husáka na pověřenectvu dopravy, vyznamenává v Žilině dělníky, kteří se podíleli na rekonstrukci železnic. Zdroj: *Rekonštrukcia železnic na Slovensku*, Bratislava 1946.

obchodní výměny se SSSR. Překládková stanice v Čierné nad Tisou byla pouze v provizorním stavu bez výkonného překládacího zařízení. To způsobovalo i několikadenní zdržování vozů před vykládkou a nakládkou, často i důsledkem znehodnocení zkáze podléhajícího zboží. V rámci celých ČSD fungovala na Slovensku jen jedna seřaďovací stanice v Bratislavě. Železniční uzly Zvolen, Žilina, Nové Zámky a Košice nebyly dobudované. V překládkových stanicích nefungovala koordinace odvozu zboží z vlaků nákladními auty. Příčinou byl nedostatek aut, ale především chybějící stavební úpravy na jednotlivých stanicích, které znemožňovaly nákladním vozidlům korbou přijet přímo k vagonům. Nepříznivý vliv na plynulost železniční dopravy měla zpomalující se rychlost rekonstrukcí tratí, přetrvávalo stále mnoho provizorních mostů, které limitovaly celkovou hmotnost a rychlost souprav. Důsledkem bylo prodlužování jízdních dob, nemožnost použití těžkých výkonných strojů, především na Košicko-bohumínské dráze, potřeba většího počtu vlakových a strojních čet, nemožnost zvýšení nápravového tlaku na lokálních drahách atd. Stěžejní úlohu sehrávala i technická stránka provozu. Stále citelný byl nedostatek lokomotiv a do popředí vystupovala i zastaralost stávajících. Ve srovnání s českými zeměmi bylo stáří slovenských lokomotiv o 20 roků vyšší. Toto negativum umocňoval nedostatek dílen na opravu lokomotiv a vozů. Na vozový park se často používaly dostupné, ale méně kvalitní materiály a součástky, což následně způsobovalo vysokou poruchovost a vysoké počty defektních strojů na trati. Taktéž ČSD na Slovensku dostávaly

méně kvalitní uhlí z dolů u Nováků s nižší výhřevností, což způsobovalo vysoké ztráty na výkonu lokomotiv. Velké problémy stále přinášely nedokončené rekonstrukční práce, neúměrně zvyšující finanční náklady na zajištění provozu. V konečném důsledku se kardinálním problémemjevilo i chaotické rozdělování materiálu a dodávek z celkových investičních prostředků. Nebylo jasně určené, jaký objem financí jde na obnovu, rekonstrukce a na investice do výstavby nových tratí. V roce 1949 se na základě různých revizních kontrol vyplývajících ze sledování plnění první pětiletky zjistilo, že je potřebné rychle vyměnit 2,5 mil. pražců, na které bylo třeba zajistit 500 000 m³ kulatiny. Skoro polovina všech pražců na slovenských tratích se ukázala jako nevyhovující. Při rychlých poválečných rekonstrukcích se použilo i méně hodnotné dřevo, které rychle degradovalo a nevyhovovalo provozní bezpečnosti. Poprvé se začalo uvažovat o používání a výrobě betonových pražců. Pro zajištění jejich výroby však chyběl cement i výrobní kapacity podniků.¹⁹⁰

Technika stavby, rekonstrukce a údržba tratí se v průběhu 40. let neměnila. Převážná většina prací se prováděla ručně s použitím jednoduchého nářadí. Mechanizace pronikala jen postupně spolu s ostatním stavebnictvím, především do zemních prací a přípravy spodních staveb. Při výstavbě železničního svršku šlo nejprve jen o drobnou ruční mechanizaci (podbíječky pražců, stroje na utahování šroubů), poháněnou stlačeným vzduchem či elektromotorem. Až v roce 1948 byla dodána první dvě pneumatická kladiva, která byla nasazena na trati Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica.¹⁹¹

ŽELEZNICE A VEŘEJNOST

OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V OBDOBÍ VÁLKY

Slovenské železnice se staly od 1. června 1939 členem mezinárodního svazu pro osobní železniční vozy – RIC a pro nákladní vozy – RIV a přistoupily tím k dodržování železničních technických norem. Přijaly tak předpisy pro konstrukci a udržování vozů. Ve své podstatě se nejednalo o žádnou změnu, neboť členem těchto svazů byly i ČSD. Kultura cestování se inspirovala vzorem říšských drah. Vedle běžných vozů pro osobní dopravu se cestující mohl setkat i s vozy spacími a jídelními.

V meziválečném období zajišťovala provoz spacích a jídelních vozů ČSD podle smlouvy z roku 1920 Mezinárodní společnost lůžkových vozů (CIWL).

¹⁹⁰ Tamtéž; Dřevěné či betonové podvaly, *Doprava 3*, č. 15–16 (1948), s. 21.

¹⁹¹ SNA, f. RŠŽ, kart. 120, *Mechanizácia v Hronskej Dúbrave*; Hynek Krejčí: *Technika stavby, rekonstrukce a údržba tratí*, in: Jaroslav Folta a kol.: *Studie o technice v českých zemích 1945–1992*, VIII, Praha 2003, s. 1126.

Sampanské víno – Schaumwein			
Mitropa Trocken	100.–	100.–	50.–
Deserlné víno – Dessertwein			
Pohár 10 cl – Cinzano Vermouth Glas 10 cl		7.50	✓
Pivá – Biere			
Pilsenský pivárček – Pilsener Urquell		4.–	
Minerálné vody – Mineralwasser			
Salvator-Quelle		3.00	
		3.00	
		3.00	
Likéry – Liköre			
Brandy – Weinbrand	✓	4.50	9.–
Rum	✓	3.50	7.–
Perlová slivovica – Pol Slivowitz	✓	4.–	8.–
Mariňový likér – Aprikosenlikör	✓	4.50	9.–
Kláštorný likér – Klosterlikör		5.–	10.–


Cigaretty a cigary sa predávajú za pôvodné ceny.
Zigarren und Zigaretten werden zu Originalpreisen verkauft.

**Herz! karty je v jedálnom voze zakázané.
Das Kartenspielen im Speisewagen ist verboten.**

Cudzí platidlá mení vrchný čiašník dľa kurzovej tabuľky, ktorá je vo voze vyvesená.
Fremde Geldsorten werden vom Oberkellner nach der im Wagen befindlichen Kursabelle in Zahlung genommen.

Pripadné sťažnosti ráte lísk, oznámte riaditeľstvu Mitropy, stredoeurópskej s.p. spol.
spacích a lůžkových vozov v Berlíne NW 7.
Die Reisenden werden gebeten, etwaige Beschwerden an die Direction der Mitropa Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-A.G., in Berlin NW 7, zu richten.

L. © 1939, Bratislava



MITROPA

Cenník
Preisverzeichnis

Jídelní lístek německé společnosti Mitropa, která za války provozovala jídelní a spací vozy na spojích Slovenských drah. Zdroj: SNA, f. MH, kart. 187.

Po březnových událostech 1939 však došlo ke změnám v provozu jídelních a lůžkových vozů. Němci prosazovali, aby provoz převzala jejich společnost Mitropa. Nejprve tuto změnu prosadili v Protektorátu a poté se soustředili na Slovensko. Slovensko zpočátku váhalo, zda pokračovat ve spolupráci s Mezinárodní společností lůžkových vozů, nebo přejít k Mitropě. Tlak na Slovenské dráhy, aby rozhodly ve prospěch Mitropy, stoupal. Ostře formulovaný dopis Mitropy z 9. září 1939 zdůrazňoval, že spojenecké Slovensko nemůže jednat s nepřátelským (francouzsko-belgickým) podnikem. V dopise bylo zdůrazněno, že obsahuje názor oficiálních berlínských míst. Udivení bylo vyjádřeno nad dosavadní argumentací Slovenských drah, že francouzská společnost usnadní příjezdy návštěvníků ze západní Evropy. Zástupce Mitropy zdůraznil, že slovenský cestovní ruch je a v budoucnu bude záviset na turistech z Říše, které však na Slovensko může dovést Mitropa. Jasně se tak ukazovalo postavení Slovenských drah při dalších jednáních. Převzetí spacích a jídelních vozů na Slovensku Mitropou tak v zásadě mělo jasný budoucí vývoj. Podpis smlouvy však byl slovenskou stranou oddalován a došlo k němu až v březnu 1940.¹⁹²

192 Ivan Jakubec – Jan Štemberk: *Cestovní ruch*, s. 139–140; Miroslav Sabol: *Dejiny dopravy*, s. 70.

Mitropa se starala o komfort cestujících na všech dálkových spojích Německých říšských drah (Deutsche Reichsbahn). Později pronikla také do dalších oblastí obsazených nacisty (do Polska a na Balkán). Příchod vozů Mitropy na slovenské tratě komentoval *Nástup* – časopis mladej slovenskej generácie takto:

Minulý mesiac zjavili sa na našich železničiach nové jedálenské vozne. Stará spoločnosť belgická, ktorá i po 14. marci húževnato forsírovala češtinu a český personál, svoje vozne z našich železníc stiahla a dostali sa k nám vozne spoločnosti nemeckej. Je pre nás potešujúce, že Nemci i tu ukazujú, že si vedia vážiť i ostatné národy. V jedálnych vozňoch sú lístky napísane správnou slovenčinou a personál, hoci ešte sa isto nemal kedy zacvičiť, snaží sa hovoriť so Slováckmi správnou materčinou.¹⁹³


Ředitel Mitropa *Wilhelm Kleinmann* – fanatický nacista – prosazoval pouze personál s čistým árijským původem. Také na Slovensku odmítal spolupracovat se zaměstnanci, kteří nebyli árijci, a dal to řediteli Slovenských drah *Ivanu Viestovi* patřičně najevo.¹⁹⁴

Osobní železniční doprava se i přes snahu posunout ji na pozici nejkomfortnějšího dopravního prostředku této doby svým charakterem fakticky neodlišovala od úrovně cestování v meziválečném období. Nejpriznivějších výsledků dosáhla osobní železniční přeprava v roce 1942, kdy opět stouply počty přepravených osob. Ve srovnání s rokem 1941 počet cestujících stoupl o 40 %. Jen do července 1942 prodaly Slovenské dráhy o 7,8 mil. jízdenek víc než za stejné období předcházejícího roku. Vedle vnitrostátní dopravy měla na statistiku příznivý vliv rozsáhlá přeprava sezonních dělníků z území Slovenska, Polska, Ukrajiny a Ruska na práci do Německa. Roční odhad takto přepravených osob dosahoval 120 tisíc. Špiček tyto přepravy dosahovaly mezi březnem a květnem, kdy jen z Bratislavy odjížděly denně dva vlaky, každý s 28 vozy. Významný podíl mezi cestujícími měli během celé války němečtí rekreanti – především vojáci a děti. Slovenskem projížděly také mimořádné vlaky s německými vojáky, kteří se vraceli na dovolenou z balkánské fronty do Říše.

Současně je nutné zdůraznit, že železnice byla prvním dopravním odvětvím na Slovensku, které přistoupilo k segregaci cestujících. V rámci tzv. řešení „židovské otázky“ vydal ministr dopravy a veřejných prací *Július Stano* dne 29. října 1941 vyhlášku upravující způsob cestování židovského obyvatelstva

193 Mitropa, *Nástup* 7, č. 20 (1941), s. 3.

194 SNA, f. MDVP (nezpracovaný), Služobný poriadok firmy Mitropa; Zpráva ministra dopravy a veřejných prací *Júliusa Stana* přednesená v zasednutí technicko-dopravného výboru Snemu Slovenskej republiky dňa 6. februára 1941, s. 5-6; Najnovšie investície min. dopravy a verejných prací, *Slovenský hospodársky kuriér* 1, č. 4 (1940), s. 1.



úr. cestovná kancelária Slov. železníc úč. spol. **ŽELKA** « amtliches Reisebüro der Slow. Eisenbahnen A.-G.

BRATISLAVA, PIEŠŤANY, PREŠOV, STARÝ SMOKOVEC, ŽILINA

Cestovné lístky	Fahrkarten
Lůžkové lístky	Bettkarten
Lodné lístky	Schiffskarten
Letecké lístky	Flugfahrtscheine
Hotelové poukázky	Hotelanweisungen

Predaj a prepĺcanie cestovných šekov a akreditívov.
Verkauf und Einlösung von Reiseschecks und Akkreditiven.
ZMENÁREŇ -- WECHSELSTUBE

Cestovní kancelář Želka měla za války oprávnění prodávat všechny jízdenky na Slovenské dráhy. Zdroj: ministerstvo dopravy, bulletin 1940.

na drahách, ale i v jiných hromadných veřejných dopravních prostředcích. Na jejím základě byli Židé vyloučeni z cestování v I. a II. třídě všech vlaků a také z používání spacích a jídelních vozů. Cestovat mohli jen ve vozech III. třídy, pokud nesly označení *Pre Židov*. Na lokálních drahách, kde jezdil jen jeden vůz, mohli jet Židé jen v jeho zadní části. Omezení, která dopadla na židovské obyvatelstvo, neměla v dějinách železnic obdobu a byla černou skvrnou osobní dopravy válečných Slovenských drah.¹⁹⁵ V této souvislosti je třeba také připomenout, že nezanedbatelnou část realizovaných přeprav tvořily židovské transporty. Technická příprava deportačních vlaků začala 5. března 1942. Železniční odbor ministerstva dopravy a veřejných prací měl pod vedením *Františka Smolky* připravit šest transportních souprav, pro které ministerstvo vnitra určilo přesné technické podmínky. Vozy soupravy měly být seřazeny v tomto pořadí: služební vůz pro lékaře a zdravotní službu, 10 nákladních vozů, jimiž měli být Židé přepřavováni, dva nákladní vozy pro zavazadla, jeden nákladní vůz pro proviant transportu a jeden osobní vůz pro eskortní četou. Dne 13. března 1942 byl dokonce vydán jízdní řád deportačních vlaků. K jeho úpravě došlo po jednáních s německou stranou 20. března 1942. Všechny transporty ze Slovenska směřovaly podle instrukcí přes železniční stanici Žilina. Odtud odjížděly na slovenskou hranici do stanice

195 Bratislava–Tatry: 4 hodiny 41 minut. Štyri expresy budú spojovať východ zo západom, *Budovateľ* 4, č. 28 (1942), s. 10; Obmedzenie cestovania Židov, *Hospodársky denník* 1, č. 53 (1941), s. 2; Podrobněji: Michal Schvarc – Ludovít Hallon – Peter Mičko: *Podoby nemecko-slovenského „ochranného priateľstva“*. *Dokumenty k náboru a nasadeniu slovenských pracovných síl do Nemeckej ríše v rokoch 1939–1945*, Bratislava 2012.

Zwardoń, kde je přejímaly německé jednotky. Odtud vlaky směřovaly dále do lublinské oblasti, případně do Osvětimi. V jednom transportu mělo být přesně tisíc deportovaných. Do jednoho vagonu tak bylo namačkáno 100 lidí. V každém voze byla jedna osoba označena bílou páskou na rukávu s nápisem „Ordner“. Jejím úkolem bylo zabezpečovat styk mezi doprovodem a deportovanými. Vlakové soupravy byly označovány zkratkou „Da“ (David).¹⁹⁶

I ve složitých dobách války chtěli žít lidé pokud možno své každodenní životy, proto se i v této době rozvíjel cestovní ruch. Turisté tvořili nezanedbatelnou část cestujících v slovenských vlacích. Po březnu 1939 stále pokračovala spolupráce s cestovní kanceláří Čedok. Na Slovensku měl Čedok celkem dobrou pověst a byl kladně přijímán. Po vzniku Slovenských drah s nimi začal spolupracovat při vypravování výletních vlaků.¹⁹⁷ Na rozdíl od slovenských orgánů však působení Čedoku na Slovensku vadilo v Říši. Svou roli patrně sehrávaly zájmy německé cestovní kanceláře Mitteleuropäisches Reisebüro, která si chtěla upevnit své postavení na Slovensku. Za těchto podmínek tak byla slovenská spolupráce s Čedokem ukončena a slovenskou vládou bylo rozhodnuto založit národní slovenskou cestovní kancelář. Vládním nařízením č. 39/1940 Sl. z., o cestovnej kancelárii slovenských železnic, ze dne 21. února 1940 se k 1. březnu 1940 zřizovala společnost Želka, jako podnik Slovenských drah, vykonávající svou činnost v dohodě se slovenským ředitelstvím pro cestovní ruch. Želka do svého vínku, obdobně jako kdysi Čedok, dostala monopol na prodej jízdenek Slovenských drah mimo železniční pokladny.¹⁹⁸ Ministerstvo dopravy podepsalo hned v roce 1940 s Želkou smlouvu, na jejímž základě měla zabezpečovat příliv turistů na Slovensko a také případné výjezdy. Želka tak získávala exkluzivní právo organizovat pobyty turistů na Slovensku. Nezanedbatelnou částí příjmů společnosti byl i prodej jízdenek jiných, i zahraničních dopravců. Cestovní kancelář sídlila na „nejlepší adrese“ v Bratislavě, a to v prostorách hotelu Savoy Carlton.¹⁹⁹

Znakem konsolidace a rozvoje osobní železniční dopravy bylo zavedení „Tatranského expresu“ v březnu 1942, spojujícího Bratislavu s Popradem. Část vozů jezdila v roce 1943 do Spišské Nové Vsi a od roku 1944 až do Prešova. Drahám se tak podařilo propojit západ Slovenska s východem rychlíkem, který dosahoval maximální rychlost 120 km/h a trasu Bratislava – Poprad zvládl ujet za 4,5 hodiny, což bylo oproti tehdejším běžným dobám jízdy o 2,5 hodiny méně. Rychlík vyrobila maďarská společnost Ganz a její vývojáři pracovali na koncepci vlaku, který měl dosahovat rychlost až 150 km/h. Do provozu

196 Ján Hlavinka – Eduard Nižňanský: *Pracovný a koncentračný tábor v Seredi 1941-1945*, Bratislava 2009, s. 34; Eduard Nižňanský: *Nacizmus, holokaust, slovenský štát*, Bratislava 2010, s. 136-137.

197 SNA, f. Ministerstvo hospodárstva 1939-1944 (dále MH), kart. 414, Spis č. O-III-139/39.

198 SNA, f. Snem Slovenskej republiky 1939-1945 (dále SSR), kart. 87, inv. č. 1105, Dôvodová správa.

199 Najnovšie investície, s. 1.



Chlouba Slovenských drah za války – „Tatranský expres“. Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_18264.

měl být zaveden koncem roku 1943. Celý vlak byl povinně místenkový. Cesta z Bratislavy do Michalovců se s využitím Tatranského expresu s následným přestupem na osobní vlak dala zvládnout za sedm hodin. Je spíše smutným paradoxem, že ani dnes se současnými technickými možnostmi není toto spojení rychlejší.²⁰⁰

Od 1. března 1939 získával každý státní zaměstnanec 33% slevu z obyčejného železničního jízdného a slevu ve výši 25 % v autobusech provozovaných Slovenskými drahami. Stejnou slevu ve vlacích (neplatila v autobusech) mohli využívat i někteří nestátní zaměstnanci, např. učitelé církevních škol a kněží. Právě klérus získal na železnici různé benefity a bylo na něj pohlíženo jako na státního zaměstnance.²⁰¹ V červnu 1940 Svaz státních a veřejných zaměstnanců dokonce požadoval, aby byla státním zaměstnancům a jejich rodinným pří-

²⁰⁰ Muzejno-dokumentačné centrum železnic Bratislava (dále MDCŽ BA), Archív, Technické diela železničné; SNA, f. SSR, kart. 225, Použitie Tatranského expresu; Jan Rychlík: Cestovní ruch a vývoj osobní železniční a autobusové dopravy v období socializmu, in: Jan Štemberk a kol.: *Kapitoly z dějin cestovního ruchu*, Praha 2012, s. 166.

²⁰¹ SNA, f. MDVP žel., kart. 2, inv. č. 42644, Správa pre pána ministra.



Mezi prvními cestujícími „Tatranského expresu“ byli i (nahore zleva) ředitel Slovenských drah Ivan Viest a bratislavský radní Belo Kováč a (dole stojící) ministr dopravy Július Stano a Milan Dohnal, zástupce ředitele Slovenských drah (vpravo).
Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_18264.



Tatranský expres byl výrobkem maďarské společnosti Ganz a dosáhl rychlosti 120 km/h.
Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_18264.

služníkům přiznána za železnici 50% sleva z jízdného. To však ministerstvo dopravy odmítlo. Svaz argumentoval zvýšením zájmu o cestování vlakem při vyšších slevách a podobnými slevami v okolních státech. Vzorem pro tuto žádost se pravděpodobně stala i poloviční sleva pro státní zaměstnance platná na uherských drahách před rokem 1918. Železniční správa vydala následující stanovisko: „Železniční správa poskytuje z národně-politických, církevně-národních ako aj z hospodársko-politických dôvodov toľko sľav cestovného, že bez otrasu vlastnej hospodárskej rovnováhy by náš podnik povolenie ďalšej tak širokej sľavy nezniesol.“ Výsledkem jednání byl kompromis, státní zaměstnanci dostali 50% slevu, ale jejich rodinní příslušníci mohli tuto slevu využít jen při cestách vlakem na dovolenou. Dále byla 50% sleva z jízdného přiznána příslušníkům armády a četnictva a také na základě žádostí vlády dráhy poskytovaly různé druhy slev pro brigádníky, kteří cestovali na sezonní zemědělské práce. V autobusech Slovenských drah byla poskytována 25% sleva dělníkům.²⁰² Velmi rozsáhlé výhody při cestování vlaky měli přední členové Hlinkovy gardy. Ti mohli cestovat vlakem na roční síťové jízdenky. Byla-li vystavena jízdenka na jméno, vycházela pro I. třídu na 2 700 Ks. Do

²⁰² SNA, f. MDVP žel., kart. 5, inv. č. 18/38, Úprava cestovnej železničnej zľavy pre štátnych zamestnancov a ich rodinných príslušníkov.

II. třídy se platilo 1 800 Ks a do III. třídy 1 350 Ks za rok. Vedle jízdenek na jméno vydávaly dráhy gardistům tzv. přenosné roční jízdenky. Ty mohl využívat jakýkoli příslušník Hlinkovy gardy. Přenosné jízdenky bylo možné koupit jen do II. (za 4 870 Ks ročně) nebo III. (za 3 670 Ks ročně) třídy.²⁰³

Od roku 1941 musely na podnět vlády Slovenské dráhy poskytovat různé druhy slev pro brigádníky, kteří dojížděli na sezonní zemědělské práce. Při cestě vlakem měli nárok na slevu ve výši 50 % z ceny obyčejné jízdenky a při cestě autobusem slevu ve výši 25 % z obyčejného jízdného.²⁰⁴

V období let 1939–1943 stoupl počet cestujících na železnici z 27,1 mil. na 55,7 mil. osob. I přes růst počtu cestujících byly dráhy nuceny přistoupit k řadě omezujících opatření. V červnu 1942 ředitel Slovenských železnic (SŽ) *Ivan Viest* vydal nařízení o zrušení místenkových vozů, toto nařízení se dokonce vztahovalo i na rezervaci míst pro poslance Slovenského sněmu. Jedinou výjimku měli tři nejvyšší představitelé státu, prezident *Jozef Tiso*, předseda vlády *Vojtech Tuka* a předseda sněmu *Martin Sokol*, pro které byly i nadále připojovány zvláštní vozy při jejich cestách vlakem. V polovině roku 1943 došlo i vzhledem k nepříznivé hospodářské situaci ve státě k sérii nepopulárních úsporných opatření v osobní dopravě. Dráhy již v tomto období zápasily s nedostatkem uhlí a jeho vysokou cenou. V roce 1939 vyšla jedna tuna na 89,90 Ks, ale do roku 1943 stoupla na 225,30 Ks, tedy o 250 %.²⁰⁵ Možným řešením se ukazovala elektrizace. V roce 1942 přijala vláda výnos o elektrizaci tratě Žilina – Spišská Nová Ves, avšak technická dokumentace zůstala do konce války jen ve stadiu příprav. Zvýšené výdaje začaly dráhy kompenzovat úpravou (zvýšením) jízdného a nákladních tarifů. Jízdné stoupl v některých pásmech až o 50 %. Například v pásmu do 50 km zdražila obyčejná jízdenka ve II. třídě z 20 Ks na 30 Ks. Jako luxusní přežitek byly na všech tratích odstraněny jídelní a spací vozy. Ve druhé polovině roku 1943 došlo i na omezování a rušení některých slev. Ředitel SŽ *Ivan Viest* udržení systému slev až do roku 1943 považoval za úspěch, neboť v Říši došlo k jejich téměř kompletnímu zrušení již v únoru 1940. Slovenské dráhy ve druhé polovině roku 1943 začaly radikálně snižovat počet spojů na jednotlivých tratích. Od 30. října 1943 byla na všech železničních stanicích a ve vlacích vyvěšena pro cestující veřejnost tato výzva:

203 SNA, f. MDVP žel., kart. 11, Paušálne cestovné lístky pre HG.

204 SNA, f. ÚPV, kart. 109, Akcie predsedníctva vlády na práce – vydávanie zľavnených cestovných lístkov.

205 SNA, f. SSR, kart. 304, Vyhradzovanie miest vo vlakoch prepravujúcich osoby; Zpráva ministra dopravy a verejných prác *Júliusa Stanu* prednesená v zasadnutí technicko-dopravného výboru Snemu Slovenskej republiky dňa 6. februára 1941, s. 5–6; Štatistika železničnej prepravy, s. 121–122; *Josef Faltus – Václav Průcha: Prehľad hospodárskeho vývoja*, s. 380–381.

Z dopravno-technických příčin obmedzená bola preprava osôb na tratiach Slovenských železníc tým, že bol nedávno zrušený celý rad osobných a rýchlovlakov. Dôsledkom toho opatrenia je, že zbývajúce vlaky sú veľmi preplnené, čím cestovanie sa často stáva nebezpečným. Železničná správa obracia sa na slovenskú verejnosť s dôraznou výzvou, aby svoje cesty obmedzovala na skutočne najsúrnejšie prípady a prispela tak i sama k tomu, aby terajšie preplňovanie vlakov prestalo. Verejnosť si musí uvedomiť, že terajšie vojnové časy ukladajú správe Slovenských železníc oveľa dôležitejšie, vše-užitočné úlohy a že časy súkromných ciest na výlety a za osobnou zábavou nateraz pominulý. Uznávajúc vyspelosť a disciplinovanosť našej verejnosti, správa Slovenských železníc nehodlá predbežne siahnuť k radikálnejším opatreniam v tomto smere a verí, že už tento apel postačí, aby nastala náprava. Ak by však táto výzva mala vyznieť naprázdno bude železničná správa nútená – podľa vzoru zahraničných železníc – siahnuť i k tým najdrastickejším opatreniam, ako je napríklad vydávanie osobitného povolenia na každú cestu.²⁰⁶

Zvláštni pozornosť sa venovala armádnym transportům na východní frontu. Fakticky od začátku války SŽ dopravu armády zajišťovaly. V září 1941 se objevily tzv. zdravotnické vlaky, které převážely raněné vojáky z východní fronty. První vlaky nebyly příliš komfortní a ranění si stěžovali při transportu přes ruské a ukrajinské území na nedostatečné vytápění. Na podnět vlády a ve spolupráci s ministerstvem národní obrany a ministerstvem dopravy a veřejných prací byl v únoru 1942 nasazen moderní zdravotní vlak, který pro potřeby zraněných slovenských vojáků na východní frontě vyrobily železniční opravy ve Vrútkách. Vlak sestával ze čtyř nových Pullmanových vozů s kapacitou 200 lůžek umístěných nad sebou ve směru jízdy. Vozy byly vytápěny párou, navíc v každém vozu byla dvojice kamna na dřevo a uhlí. Vlak měl kuchyň, koupelnu a zvláštní vagon pro zdravotnický materiál a zvláštní vůz pro zdravotnický personál a vojenský doprovod vlaku. Samostatný byl i velitelský vůz s rádiem, vysílačkou a knihovnou, která měla pomoci krátit zdoluhavou cestu přes ruské a ukrajinské území. Vlak představoval oficiální dar slovenských železničářů slovenské armádě.²⁰⁷

V rámci úsporných opatření v listopadu 1943 SŽ zrušily až 40 % osobních vlaků a rychlíků. Cestování se v důsledku přeplněnosti vlaků stávalo neúnosným. Postupně se tak zhoršovala i kultura cestování. Dramatická situace byla zvláště na spojích směřujících z Bratislavy do Kút na protektorátní hranici. Při vystupování a nastupování do těchto vlaků museli asistovat i četníci, pro-

206 SNA, f. MDVP (nezpracovaný), Preplnenosť vlakov; Dopravné drobnosti, *Hlas dopravy* 20, č. 4 (1940), s. 3; Slovenské železnice vo svetle štatistikom, *Hlas dopravy* 22, č. 7 (1942), s. 4; Slovenské železnice bez spacích a jedálnych vozňoch?, *Hlas dopravy* 23, č. 15 (1943), s. 6; Cestujete len v nevyhnutných prípadoch!, *Hlas dopravy* 23, č. 18 (1943), s. 3.

207 SNA, f. MDVP (nezpracovaný), Preplnenosť vlakov; Armádný vlak, *Panoráma našej dopravy* 3, č. 1 (1942), s. 7.

tože se běžně stávalo, že nastupující bezohledně naskakovali do příjíždějících vlaků, jen aby se dostali do vozu. Vystupující cestující neměli pak šanci se dostat ke dveřím a vystoupit. Pravidelně tak docházelo k roztržkám a strkáním. Smutným důsledkem úspor byl i růst počtu mrtvých a těžce zraněných. K úrazům docházelo právě při naskakování do jedoucích vlaků. Nižší počet vlaků přinášel vyšší náklady na údržbu vozů. Od roku 1943 se náklady na údržbu interiérů vagonů (hlavně opravy rozbitých oken) ve srovnání s předválečnou dobou zdvojnásobily. Od začátku roku 1944 bylo cestování vlakem značně omezené. Opakovaně zaznívaly výzvy, aby se lidé vydávali na cestu jen v nejnútnejších případech. Zvláště období velikonočních a vánočních svátků se stávalo zkouškou pevných nervů, odvahy a schopností cestujících i železničářů. V přeplněných vlacích k sobě měli cestující blíže a čas mnohdy trávili povídáním. Takové rozhovory mohly posloužit i posílení národního sebevědomí, zvláště pokud se podařilo ukázat, že Slovák na tom není zase tak špatně. Například deník *Slovák* uveřejnil 12. dubna 1944 rozhovor se Slovenkou, která měla pracovat a žít v Protektorátu Čechy a Morava:

V stisku na chodbe tretej triedy zbadal som mladú ženu s dieťaťom. Mala ho previazané cez chrbát, aby jej bolo snadnejšie niesť a chrániť v jednej ruke kufor a v druhej veľkú kabelu. Bolo jej to veľmi nepohodlné, lebo nemala sa kde hnúť, tak bola chodba napchatá ľuďmi a batožinou. Pomohol som jej kufor vziať z ruky a postaviť ho ku svojim nohám, aby sa ďalej nedostal, a nakukol som do kupé za svojím chrbtom, či by sa tam nedalo spraviť miesto pre ňu. Pri dobrej vôli a pri zahnatí neľudskej sebeckosti dá sa spraviť aj vtedy, keď komótny človek, ktorý necestuje ďaleko, vstane a prenechá svoje miesto tomu, kto je nositeľom života. A tak na moje dohováranie ženička s dieťaťom mohla si sadnúť.

Cez otvorené dvere prihovorel som sa jej. Bola to Slovenka zo zvolenskej Očovej. Cestovala z Protektorátu, z blízkosti Prahy, navštíviť rodičov. A hoci v Protektoráte pracuje na istom statku i so svojím mužom už niekoľko rokov, krásne slovensky, tak ako to vedía vo Zvolenskej, rozprávala. Dlho som s ňou besedoval a veru cez dlhý čas štyroch hodín do svojej reči ani jedno české slovo nezamiešala. Ozajstná krv slovenská veru nedá sa nikdy zaprieť a podkúpiť.

Hovorila mi, že v Protektoráte je dosť Slovákov i Sloveniek, ktorí tam pracujú ako deputátnici a tiež pri inom zamestnaní. [...] Zárobky majú obstojné. Môžu si aj usporiť. Zárobok jej muža činí 700 korún mesačne a deputát. [...] Česi však nemajú ich radi. Ich zamestnávateľ je náhodou výnimka, možno preto, že vidí v nich dobré pracovné sily, ktoré by teraz nikde nedostal. Niekedy chodíeva k pekárovi v ich susedstve a ten veru nadáva na Slovákov. Ale ona mu už neraz seabedome povedala, že poriadny Čech a poriadny človek nikomu nevytýka národnosť a nenadáva na ňu.

Čo sa dá kúpiť v Protektoráte? Všetko len na lístky a podľa prídeltu. Ešte aj obyčajnú lyžicu. Preto prepláca sa všetko veľkými sumami. Tak napríklad kilo masla alebo bravčovej masti stojí 700-800 korún. Jedno vajce 12 korún, jeden meter pšenice stojí

až 2 000 korún, jedna cigareta 10 korún a fľaša rumu 800 korún. Preto, kto má šťastie v prepašovaní nejakých cigariet, môže s nimi spraviť dobrý zárobok. [...] Peniaze v Protektoráte nemajú skoro cenu. Keď niekomu spadne na zem koruna, ani sa nezohne po ňu. Povážlivé je, že Česi v poslednom čase veľmi sa opíjajú. Sami si pália pálenku z melasy. A deti zasa málo sa učia v školách. Väčšinou sa zaoberajú sbieraním starých odpadkov, železa a papiera. Pritom však robotným ľuďom dobre padne vidieť, ako musia teraz pracovať aj také panie, ktoré predtým držaly vo svojej domácnosti aj dve slúžky, len aby sa ich ruky nedotkli nijakej práce okolo domu.²⁰⁸

Vedení Slovenských drah neprestávalo s výzvami k omezení cestování. Výzvy se však mýjely svým účinkem. V průběhu roku 1944 se tak začalo reálně uvažovat o zavedení povolenek k cestě vlakem.²⁰⁹

Toto opatření bylo nakonec zavedeno s účinností od 15. ledna 1945. Od tohoto data byla cesta vlakem na celém území Slovenské republiky možná jen na základě povolenky, které vydával příslušný notářský úřad anebo policejní ředitelství v Bratislavě, Žilině a Prešově. Povolenky mohly být jednorázové a trvalé. Jednorázové povolenky se vztahovaly na vymezenou trasu s uvedením výchozí a cílové stanice, platily sedm dní a také pro cestu zpět. Vydávaly se jen ve výjimečných případech jako úmrtí, těžké onemocnění nejbližších příbuzných, důležité existenční a rodinné důvody apod. Trvalé povolenky platily na všech tratích SŽ a vydávaly se státním a veřejným zaměstnancům a zaměstnancům registrovaných podniků, kteří vzhledem ke svému služebnímu zařazení museli pravidelně či opakovaně vykonávat služební cesty. Povolenky platily jen s řádně zakoupenou jízdenkou. Od sebe se na první pohled lišily barevným provedením – trvalé povolenky byly červené, jednorázové povolenky zelené. Studentům nestačilo pouhé potvrzení ředitelství příslušné školy, také oni museli mít k pravidelnému dojíždění povolení. Od března 1945 byla zavedena výjimka pro evakuované osoby, kterým k cestě vlakem stačilo potvrzení o evakuaci od příslušného úřadu. To nahrazovalo povolenku. V tomto období se nejjednodušeji vlakem cestovalo cizím státním příslušníkům, kterým pro cestu vlakem stačil cestovní pas s platným vízem a jízdenka.²¹⁰ Od června 1945 došlo k obnovení osobní dopravy s českými zeměmi, současně však pověřenectvo vnitra vydalo vyhlášku o omezení cestování, která pohyb obyvatelstva ještě více omezila. Z bezpečnostních a dopravních důvodů nebyl v létě 1945 žádoucí zbytečný pohyb obyvatelstva, proto každá osoba, která chtěla cestovat, musela požádat o cestovní povolení. To bylo vydáváno ma-

208 Slovenka rozpráva o Protektoráte, *Slovák* 24, č. 83 (1944), s. 5.

209 Dopravné drobnosti, s. 3; Slovenské železnice vo svetle štatistikom, s. 4; Slovenské železnice bez spacích a jedálných vozňoch?, s. 6; Cestujete len v nevyhnutných prípadoch!, s. 3; Rudolf Truchlík: *Zmodernizujeme železnice elektrizáciou*, Bratislava 1947, s. 35.

210 SNA, f. PPÚ, kart. 128, Cestovanie vlakom na území Slovenskej republiky – obmedzenie.

ximálně na cestu z jednoho okresu do druhého. Systém povolení byl zrušen v srpnu 1945. Do normálu se cestování dostávalo až v průběhu podzimu tohoto roku. Už na počátku prosince 1945 jezdilo v obnovené ČSR 71 rychlíků a 2 988 osobních vlaků, což představovalo 75 % osobních spojů ve srovnání s rokem 1938. V poválečném období by cestující marně hledal ve vlacích vozy I. a II. třídy. Nasazovány byly jen vozy III. třídy. Osobní doprava byla rychleji obnovována a rozšiřována v českých zemích, kde tratě a jednotlivé železniční stanice nebyly tak rozsáhle poškozeny jako na Slovensku. V prvních poválečných měsících osobní vlaky využívala hlavně armáda, sloužily i přepravě reemigrantů a k přesunům obyvatelstva. Později v letech 1947 a 1948 vlaky přepravovaly vysoké počty brigádníků do různých průmyslových a zemědělských lokalit.²¹¹

OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA PO VÁLCE

Ani válečné události nepřerušily vydávání jízdních řádů. Sestavování jízdních řádů bylo v celém rozsahu podřízeno požadavkům dvouletého hospodářského plánu. Hlavním a jediným požadavkem na osobní železniční dopravu v časech dvouletky bylo zajištění přesunu dělnictva do a ze zaměstnání. Na Slovensku na rozdíl od českých zemí nebylo možné přesně oddělit dělnický vlak od civilního. Determinovala to značná délka provozovaných spojů, poměrně řídká železniční síť v porovnání se západní částí státu a v neposlední řadě nerovnoměrné rozmístění výrobních středisek, např. do Pováží soustředěný průmysl byl poměrně vzdálený od sebe, proto nebylo možné jízdní řád sestavit tak, aby respektoval nástupy směn v jednotlivých závodech a také ukončení pracovní doby.²¹²

Jedno byly plány na papíře a druhé realita. V prvních měsících po válce se v osobní železniční dopravě nepodařilo vypravit asi třetinu z plánovaných vlaků. Kultura cestování odpovídala poválečné době. Ve srovnání s meziválečným obdobím i dobou války byla nejnižší. Nedostatek vlaků, špinavé vagony, několikahodinová zpoždění (hlavně mezinárodních spojů), nedostatek kvalifikovaného personálu představovaly jen část problémů, s nimiž se hroutil segment osobní železniční dopravy. Jen v obvodu bratislavského ředitelství ČSD chybělo skoro 400 vozů, které kompenzovalo tím, že k osobním soupravám připojovalo i nákladní vagony. V průměru šlo až o 70 těchto vozů na 780 vlakových souprav. V průměru tedy téměř na každou vlakovou soupravu

211 Vyhláška poverenictva národnej rady pre veci vnútorne zo dňa 11. júna 1945 o obmedzení cestovania, *Úradný vestník*, č. 7 (1945), s. 160; Josef Jura: Nedostatky a úkoly v dopravě, in: *Hospodářství ČSR na jaře 1946*, Praha 1946, s. 112.

212 NA, f. Ministerstvo dopravy I (dále MD I.), kart. 343, inv. č. 74663, Pripomienky k zápisnici s porady prednostov dopravného oddelenia celej ČSR.

připadalo zařazení jednoho nákladního vagonu, ve kterém byli přepravováni cestující. Jejich pohled na takovýto způsob cestování byl samozřejmě kritický. Vrchní administrativní ředitel ministerstva dopravy Ján Kalina konstatoval: „Obecenstvo k týmto vozňom prejavuje značný odpor, keďže vystupovanie a nastupovanie z nich do nich je ťažkopádne.“ V osobní železniční dopravě byly vlaky vedeny ze 40 % motorovou a z 60 % parní trakcí.²¹³

Po ukončení války bylo prioritou rychlé zajištění bezproblémového dopravního spojení mezi Bratislavou a Prahou. Nejrychlejší spojení přece jen s ohledem na stav silniční sítě nabízela železnice. Na rozdíl od jiných tratí (např. Košicko-bohumínská dráha) nebyl úsek Bratislava – Brno – Praha nijak vážně poškozen. Některé části tratě sice opravu potřebovaly, ale ta se dala dobře provést. První rychlíky se proto rozjely již v červenci 1945. Prvním spojem byl rychlík R 115 a R 116 vedený parní trakcí, který jezdil mezi Bratislavou a Prahou každý den. Byl určený pro cestující veřejnost. Cesta rychlíku trvala 9,5 hodiny. Druhým spojem byla slavná „Slovenská strela“ (MR 175, MR 178). Tento motorový rychlík sloužil pro úřední cesty vládních a veřejných činitelů. Jezdil pouze tři dny v týdnu, z Bratislavy vyjížděl v pondělí, středu a pátek, z Prahy v úterý, čtvrtek a sobotu. Cesta trvala příznivějších 7 hodin. Cestující ale byli vybíráni podle následujícího pořadí: vládní činitelé, činovníci národních výborů, vedoucí funkcionáři průmyslových a obchodních korporací, zaměstnanci vojenských úřadů, zaměstnanci civilních úřadů. V případě, že zůstala nějaká místa volná, mohla být obsazena běžnými cestujícími. Vzhledem k omezenému počtu míst a zajištění komfortu prominentním pasažérům byl rychlík povinně místenkový. Místenky bylo možné získat jen na třech místech, v Praze na ministerstvu dopravy v oddělení VI/1, v Brně na ředitelství státních drah a v Bratislavě v budově železniční správy. Zájemci si mohli místenky zakoupit nejpozději do 10:00 hod. dne předcházejícího odjezdu. Slovenská strela zastavovala ve stanicích: Bratislava – Břeclav – Brno – Česká Třebová – Praha. V prvních měsících po zahájení provozu byla Slovenská strela pro běžného cestujícího zcela nedostupná. Místa se nedostávala ani pro privilegované úředníky. Na pověřenectvu dopravy bylo dokonce nutné vytvořit pořadník, který spravoval zástupce pověřence pro železnici Štefan Janšak.²¹⁴ Potíže a omezení v osobní železniční dopravě se podařilo odstranit až na počátku 50. let.

NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Válečná konjunktura, způsobená zapojením slovenského průmyslu do nacistického válečného hospodářství, zapříčinila vysokou intenzitu nákladní

213 NA, f. MD I., kart. 343, inv. č. 98472, zkušenosti s jízdním řádem.

214 SNA, f. PD, kart. 106, Rýchlikové spojenie Bratislava – Praha z dňa 17. júla 1945.

dopravy na slovenských tratích. Zvláště významný byl vývoz, jehož celých 70 % směřovalo do Německa (včetně Protektorátu), o zbytek se dělila Itálie, Švýcarsko, Turecko, Švédsko a Rumunsko, v menším rozsahu i Maďarsko, Chorvatsko a Bulharsko. Vyvážely se především suroviny (uhlí, dřevo a další nerosty), zemědělské a potravinářské produkty a výrobky zbrojního průmyslu. V dovozu dominovaly hospodářské stroje, umělá hnojiva a výrobky spotřebního průmyslu. Válečné události v nedalekých zemích Evropy připomínaly občasně vojenské transporty, jejichž četnost se podstatně zvýšila v polovině roku 1941 v souvislosti s přípravami Němců na přepadení Sovětského svazu.²¹⁵

V meziválečném období byla jedním z podstatných faktorů stagnující industrializace Slovenska železniční tarifní politika. Národohospodář Peter Zaťko v roce 1940 konstatoval: „Budeme musieť vytvorit náš vlastný tarifný systém železničný, ktorý by bol podporou aj pri zvýšenom využívaní našich prírodných bohatstiev.“²¹⁶ Železniční tarify se sestavovaly tak, že se sazba v poměru ke vzdálenosti úměrně snižovala, byly tedy degresivní. Pokud však nákladní vlak jel po soukromých drahách, počítali si jejich vlastníci dovozně za projeté kilometry samostatně. To znamenalo, že se v těchto podmínkách nemohla výhoda degresivní sazby projevit. To bylo mimo jiné i důvodem k rychlému postátnování železnic, které na počátku meziválečného období probíhalo v českých zemích. Tarifní sazby na Slovensku byly vyšší než v českých zemích. V tomto případě se jednalo o pozůstatek uheršského tarifu. Svou úlohu sehrávala i vyšší dopravní daň, o 5 až 7 %. Proto se na jeden tunokilometr na Slovensku v roce 1920 platilo ČSD o 110,7 % více a soukromým o 52,2 % více než v českých zemích. Československé nákladní tarify byly v porovnání s evropskými státy jedny z nejvyšších. Např. při přepravě obilí platila tarifní sazba při přepravní vzdálenosti 400 km v Rakousku 700 Kč, v Německu 500 Kč, v Maďarsku 400 Kč, Jugoslávii 900 Kč, ale v ČSR průměrně 1 950 Kč. Podobné to bylo i při přepravě surovin, uhlí, ale i výrobků (např. železa). Československé sazby byly o 100 až 150 % vyšší oproti ostatní Evropě. Z těchto statistik vychází, že železniční přeprava byla na území Slovenska nejdražší v Evropě. Poměr tarifu k ceně přepravovaného zboží vycházel někdy až kuriózně. Např. za metrický cent kamenu (dolomitu) v nákladní dopravě ze Slovenska do Německa se platilo říšským drahám na vzdálenost 668 km 24 Ks, avšak jeho tržní cena byla v roce 1942 pouhých 6 Ks. V meziválečném období probíhalo mnoho jednání a bylo vydáno mnoho memorand, jejichž předmětem bylo sjednocení tarifu. Bohužel se však po celé toto období nepodařilo odstranit rozdílné tarify ve východní a západní části republiky.²¹⁷

215 Marián Školník: Pôsobenie podniku SŽ, s. 157; *Panoráma našej dopravy* 2, č. 1 (1941), s. 2.

216 Peter Zaťko: *Kus našej hospodárskej problematiky*, Bratislava 1940, s. 21.

217 Štefan Horváth – Ján Valach: *Peňažníctvo na Slovensku 1918-1945*, Bratislava 1978, s. 17; Ivan Jaku-

Tabulka č. 7 Železniční doprava důležitých komodit v roce 1940

Komodita	Počet vagonů	
	Naložených	Vyložených
Hnědé uhlí	28 409	32 766
Kamenné uhlí	658	53 882
Koks	813	12 205
Papír a karton	6 587	2 278
Železo a železný tovar	15 223	19 619
Ruda	49 230	11 696
Stavební materiál	128 168	108 274
Minerální oleje	8 457	11 090
Dřevo	146 357	64 422
Celulóza	4 299	1 154
Obilí	22 329	18 834
Mouka	12 951	11 810
Řepa a řízky	27 145	27 074
Dobytek	9 215	5 750
Kusové zboží	142 169	146 779
Režijní zboží	59 116	56 801

Zdroj: SNA, f. ÚPV, kart. 109, Akcie predsedníctva vlády na práce - vydávanie zľavnených cestovných lístkov.

Podstatně horší situace nastala po válce. Pokud v roce 1938 bylo v tarifním věstníku obsaženo 850 slev, v roce 1945 neplatila žádná. Také v následujících poválečných letech se tuzemské tarifní slevy obnovovaly jen velmi pomalu, v roce 1946 jich bylo 50, o rok později 48 a v roce 1948 pouhých 54.²¹⁸

V souvislosti s válečnou konjunkturou v letech 1939–1942 se výkony nákladní dopravy na slovenských tratích zvyšovaly i vzdor tomu, že SŽ zápasily během celé války s tíživým nedostatkem dopravních prostředků.

Z československého lokomotivního a vozového parku připadlo v roce 1938 Slovensku 21,5 % (z tohoto množství však muselo být odevzdáno Maďarsku 31,5 %). Na podzim 1939 disponovaly SŽ s 603 normálněrozchodnými parními lokomotivami, 110 motorovými a elektrickými stroji a 13 600 vagony. Ředitelstvím drah bylo vypočteno, že pro zajištění výkonů chybí čtyři tisíce vozů,

bec: *Vývoj československých a německých drah*, s. 61; Kornel Stodola: *Tarifná politika*, s. 10; *Platenie prepravného v preprave s cudzinou*, *Hospodárstvo a právo* 9, č. 7 (1942), s. 67.

218 *Tarifné zľavy pri železničnej doprave nákladnej*, *Hospodárstvo a právo* 14, č. 7–8 (1948), s. 67.

proto železniční správa objednala v roce 1940 10 osobních a 180 nákladních vagonů. Počet lokomotiv se v letech 1939–1943 zvýšil jen o 4,5 %. Nedostatek vozů a lokomotiv byl natolik vážný, že SŽ musely přísně regulovat tranzit cizího zboží, který jinak představoval cenný zdroj příjmů. Od roku 1942 v mnoha průmyslových odvětvích válz přísun surovin a odvoz hotových výrobků.²¹⁹ Vzdor těmto problémům však nákladní doprava na slovenských tratích vykazovala do roku 1942 vysokou intenzitu. Příčinou bylo zapojení průmyslu do válečné výroby. Dominoval především export. V prvních letech války směřoval především do Protektorátu Čechy a Morava, ale od roku 1941 začínala převažovat již vlastní Říše. V této souvislosti měl už na počátku války obavy národohospodář *Peter Zatko*, který upozornil, že po anexi Rakouska a zřízení Protektorátu Čechy a Morava zůstane slovenský export po železnici závislý na jednom státu, který bude rozhodovat o výši sazeb, za které se bude slovenský vývoz přepravovat. Za takových okolností nabývaly zvýšený význam mezinárodní vodní a vzdušné dopravní cesty. Koncem roku 1943 směřovalo do Německé říše a Protektorátu Čechy a Morava již 80 % slovenského exportu. O zbývajících 20 % se dělily Itálie, Švýcarsko, Turecko, Švédsko, Rumunsko, Maďarsko, Chorvatsko, Srbsko a Bulharsko. Stále převažoval vývoz surovin, zemědělských a potravinářských produktů a výrobků zbrojního průmyslu. V dovozu nadále dominovaly hospodářské stroje, umělá hnojiva a výrobky spotřebního průmyslu.²²⁰

S blížícím se koncem války a stupňujícími se výpadky v zásobování čelily nákladní vlaky nájezdům tlup zlodějů. Krádeže na železnici představovaly latentní problém, v době nedostatku však byly stále čtenější. Začátkem roku 1945 četníci na různých železničních úsecích vyšetřovali vykrádání nákladních vlaků. K loupežím docházelo během jízdy vlaků. Mizely zejména potraviny a drogistické zboží. Jen v úseku Trenčín – Bratislava zmizelo 66 balíčků textilních látek. Nejčastěji docházelo ke krádežím na trati Trnava – Bratislava, kde se pravidelně ztrácely lihoviny a produkty z cukru (bonbony, čokolády, cukroví a také samotná balení cukru) přepravované z trnavských závodů, a dokonce i pekárenské výrobky. Na cestě z Harmance do Bratislavy zmizelo několik bedýnek obyčejného papíru. Nejhodnotnějšího lupu se zloději zmocnili ve vlaku na trati Banská Bystrica – Bratislava 15. dubna 1945. Jednalo se o 34 krabic (jedna o hmotnosti 10 kg) nedostatkového mýdlového prášku, který se na černém trhu prodával i za desetinásobek běžné ceny. Na stejné trati zmizelo též 80 000 balíčků cigaret. Pachatelé vykrádali vagony během cesty tak zručně, že ani nevzbudili jakékoli podezření ze strany železničářů.

219 Dušan Ursíny: *Zemepisný a hospodársky prehľad Slovenska*, Bratislava 1943, s. 69.

220 Železničná doprava Slovenskej republiky v druhom roku jestvovania, *Hlas dopravy* 20, č. 15 (1940), s. 4; Štatistika železničnej prepravy, s. 120–121; Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 157; Peter Zatko: *Slovenský priemysel v roku 1937*, Bratislava 1938, s. 28.

Pravděpodobně operovala na tratích jedna skupina zlodějů, neboť používaná metoda krádeží byla vždy stejná. Do vagonu pronikali bez známek poškození a pravidelně vykrádali buď poslední, anebo předposlední vagon za lokomotivou. Lupiče se přes snahu četníků nepodařilo dopadnout. Odhadované škody přesáhly sumu 0,5 milionu Ks.²²¹

Po přechodu fronty zaznívala ze strany představitelů průmyslu kritika drah za nepromyšlené postupy v obnově nákladní dopravy. Poválečný poslanec za KSČ a předseda výboru zaměstnanců v dopravě při Ústřední radě odborů *Josef Jura* charakterizoval železniční nákladní dopravu takto:

Jedna z hlavních závad spočívá v tom, že železnicím chybí plán pro splnění úkolů, které vyžadují potřeby dopravy. Za rozběhnutou osobní dopravou zdaleka pokulhává nákladní doprava, ale nikdo nedbal o vzájemné zregulování těchto doprav, i když toho nezbytně vyžadovala kritická situace v zásobování uhlím...²²²

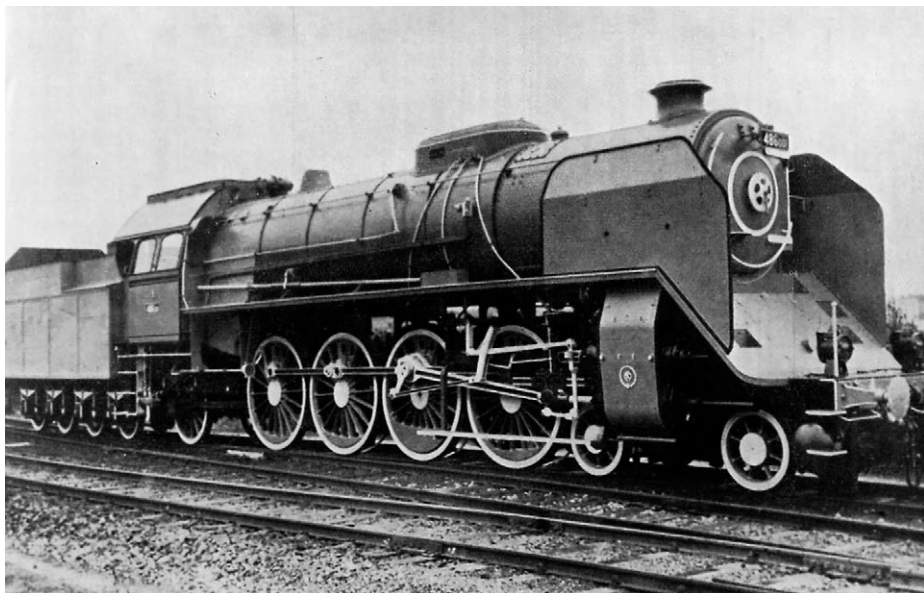
Právě zásobovací problémy kladly vysoké nároky na nákladní železniční dopravu. Kritická situace s nákladními vagony a jejich výrazný nedostatek na Slovensku limitovaly možnosti přepravy surovin a výrobků. Obzvláště alarmující situace byla v zásobování kamenným uhlím, kde hrozilo kvůli jeho nedostatku zastavení výroby v některých průmyslových odvětvích. V červenci 1945 měl průmysl zásoby uhlí na 16 dní, do listopadu se jeho zásoby ztenčily na dva dny. Železničáři byli kritizováni za neschopnost správně odhadnout další vývoj a za absenci jakéhokoliv plánu rozvoje nákladní dopravy. Je tak nutno zdůraznit, že v prvním poválečném roce výrazně plynuleji fungovala osobní železniční doprava, a to často na úkor nákladní. Funkční lokomotivy a vozy byly přednostně nasazovány na výkony v osobní dopravě. V distribuci uhlí se od konce války vedl spor mezi ČSD a těžebními společnostmi. Místo společné koordinace a plynulého dodávání uhlí pro celé hospodářství se rozhovory mezi těmito dvěma subjekty zredukovaly na objem dodávek a stanovení ceny uhlí pro ČSD. Distributoři vytýkali drahám, že uhlím plýtvají, argumentovali vyšší spotřebou uhlí v mírových časech dosahující 40 kg na strojový kilometr, oproti 25 kg na strojový kilometr v době války. Příčinou pravděpodobně byly německé lokomotivy, dominující ve vozovém parku ČSD, stavěné na spalování dražšího černého uhlí.²²³

Od listopadu 1945 přicházela do ČSR ze dvou směrů, přes polsko-československý hraniční přechod Bohumín a přes dráhu Mukačevo – Čop, potravinová a surovinová pomoc ze Sovětského svazu. Strategickou surovinu představovala železná ruda, která směřovala do třineckých a vítkovických železáren.

221 SNA, MDVP (nezpracovaný), Vykrádanie vlakov v roku 1944/45, Policajne hlásenia.

222 Josef Jura: Nedostatky a úkoly, s. 112.

223 Tamtéž.



Lokomotiva pro nákladní dopravu. Zdroj: ministerstvo dopravy, bulletin 1940.

Následovala manganová ruda, sirný kyz, uhlí, naftové deriváty, bavlna, len, vlna a sůl. Z potravin se dovážel čaj, rýže a tabák. Centrum překládky, která směřovala přes Bohumín, bylo v polské Osvětimi, která disponovala několika provozuschopnými jeřáby schopnými naložit pro potřeby ČSR denně 20 vagonů. Do Sovětského svazu se vyvážely ocelové trubky a zpracované železo. Sověti však ve svých dodávkách nebyli promptní a československá strana musela často čekat na dojednané nutně potřebné zásilky i několik týdnů. Vyplývalo to i z faktu, že první jednání o obchodní výměně zboží mezi Sovětským svazem a Československem v září 1945 ztroskotala. Smlouva o výměnném obchodě byla podepsána až v dubnu 1946. Na obou zásobovacích trasách byly nasazeny čtyři soupravy sestávající z 20 vagonů.²²⁴

Na základě zmíněné obchodní smlouvy vzniklo v Čierné pri Čope (později Čierna nad Tisou) největší železniční překladiště sovětského obilí, železné rudy, rumunské ropy, uhlí a kukuřice. Překladiště fungovalo od svého otevření v režimu 24 hodin 7 dnů v týdnu. Zaměstnanci drah pracovali doslova ve spartánských podmínkách. Ubytování byli v provizorních vagoncích, až později byly vybudovány tři dřevěné stavby, které plnily funkci ubytovny, obchodu a kulturní místnosti. V kombinaci s nedostatečným zásobováním potravinami nepomáhaly ani slušné příplatky k platům. Ministerstvo dopra-

²²⁴ NA, f. Archiv Huberta Ripky (dále AHR), kart. 224, Dopravní a překladní otázky.

vy nedokázalo zastavit vysokou fluktuaci zaměstnanců a nařídilo zaměstnávat výlučně jen svobodné uchazeče, u kterých měla být vyšší jistota setrvání a stabilnější fyzický výkon. Zpočátku bylo běžné, že většina vagonů byla vykládána ručně. Postupně však byly vybudované rodinné domky a současně dřevěné stavby – železniční stanice a hospodářská budova drah. Překladiště bylo napojeno na sovětskou elektrickou síť, ve které však nebyly stabilní dodávky proudu. Dlouho nebyla vyřešena ani otázka telefonního styku, protože telefonní vedení bylo dlouho jen ve výstavbě.²²⁵

Na západním Slovensku byly nákladní dopravou vytížené dva hlavní směry, a to Bratislava – Žilina a Bratislava – Břeclav. Zboží po železnici odjíždělo hlavně z bratislavského přístavu na Dunaji. Nazpět se vagony vracely prázdné, což nebylo ekonomicky výhodné. Vedle nedostatku vagonů dopravu na železnici omezovala velmi špatná kvalita uhlí. To se kvůli špatné výhřevnosti muselo doplňovat několikrát do týdne. Následkem byly velké časové ztráty hlavně v přepravě zboží po kusech. Časté čištění lokomotiv od popela a dolévání vody též nepřidávaly na rychlosti. Rychlost nákladních souprav byla stanovena na 60 km/h. Té však bylo možné dosáhnout jen na několika málo úsecích. Průměrná rychlost nákladních vlakových souprav byla mezi 35 až 45 km/h. Nejkritičtější situace v nákladní dopravě panovala na středním Slovensku. Přeprava vázla hlavně ve Zvolenu a v jeho okolí. Bylo to způsobeno pomalou rekonstrukcí poškozených tratí. Výkony nákladní železniční dopravy na Slovensku v roce 1946 dosahovaly v porovnání s předválečným rokem 1937 pouze 60% úrovně.²²⁶

Od srpna 1945 byla ČSR, hlavně její západní část, schopna přijímat po železnici pomoc také z jednotlivých částí spojenci obsazeného Německa. Při obnově státu měly pomoci zvláště dodávky UNRRA z německých přístavů. Začátkem srpna 1945 byly zprůjezdněny všechny hlavní tratě na území Čech napojující se na německou železniční síť, vzdor tomu pomoc ze západu nepřicházela. Ministr zahraničního obchodu *Hubert Ripka*, který jako člen londýnské exilové vlády měl velmi dobré kontakty na britské hospodářské představitele, několikrát jednal s britským ministrem dopravy *Cyrilem Hurcombem*, od kterého požadoval zavedení nákladní železniční dopravy mezi Prahou a německým Hamburkem a belgickými přístavy. Současně požadoval vrácení československých železničních vozů odvláčených ustupující německou armádou, které se nacházely v britské okupační zóně. Vše dostal příslibem, ale konečná realita byla úplně jiná. Od 27. září 1945 začala v Evropě fungovat Evropská centrální organizace vnitrozemské dopravy (European Central Inland Transport Organization – ECITO), která dohlížela na všechny transporty, hlavně z německého území, a zároveň organizovala navrácení dopravního

225 NA, f. MD I., kart. 343, Plán stanice Čierna pri Čope.

226 NA, f. MD I., kart. 343, Zápis z porady II. přednosty z 14. června 1947.

parku jednotlivým státům. Její zdlouhavé rozhodování brzdilo rekonstrukci nejvíce postižených regionů, které byly poškozeny přechodem fronty. ČSR neměla jinou možnost než na spolupráci s ECITO přistoupit, její rozhodnutí akceptoval i Sovětský svaz. Sám ministr dopravy *Cyril Hurcombe* podotkl, že jeho kompetence končí před „dveřmi“ ECITO a doporučil československým diplomatům obrátit se v dopravních otázkách na představitele ECITO. Tato organizace rozhodovala téměř přesně dva roky o všech dopravních záležitostech v Evropě. Ke dni 29. září 1947 bylo spojenci rozhodnuto o jejím zrušení.²²⁷

Od srpna 1946 začalo také Československo participovat na dodávkách UNRRA. Na základě dohody mezi UNRRA a ČSR bylo po železnici vyvezeno 3 000 vagonů raných brambor a 1 000 vagonů zeleniny do Rakouska jako potravinová pomoc. Slovensku se z dodávek pomoci UNRRA dostal třetinový podíl i přesto, že v některých regionech jižního a severního Slovenska ještě v tomto období vázlo v důsledku špatné dopravní situace plynulé zásobování základními potravinami.²²⁸

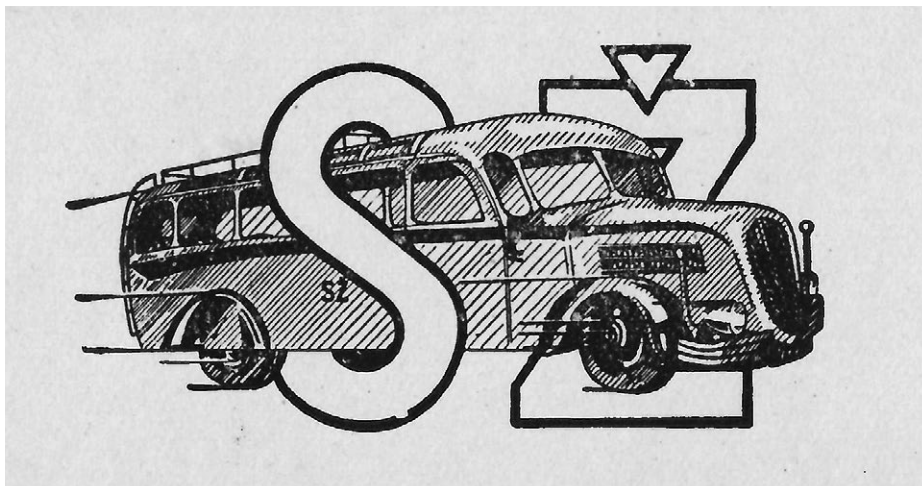
AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA SLOVENSKÝCH DRAH

Významné postavení v rámci SŽ měl autobusový provoz, který se zvláště ve složitých podmínkách podzimu 1938 po Vídeňské arbitráži velmi osvědčil. V oblastech novou hranicí přerušených tratí nebyla ani jiná alternativa. Ministr dopravy *Július Stano* po vzniku Slovenského státu charakterizoval automobilovou dopravu SŽ takto:

Automobilová doprava SŽ nemohla byť pochopiteľne ani organizačne ani technicky náležite pripravená a vyzbrojená pre nastávajúce ťažké úkoly v rámci nových štátových a dopravných pomerov. Táto okolnosť nech je k vôli úplnosti doplnená smutným faktorom, že Praha, hlavne v automobilovej doprave železníc, udomácnila v obvodoch bývalého riaditeľstva bratislavského a košického systému premrštenej úspornosti a minimálne dimenzovaných investícií, posielala na Slovensko väčšinou vozy a dopĺňovala vozový park na Slovensku vozmi, ktoré sa v historických zemiach neosvedčili, alebo ktoré sa tam z tých, alebo oných príčin nemohli potrebovať, opravovanie vozňov a zásobovanie náhradnými súčiastkami sústreďovala do t. zv. historických zemí (dielne Vršovice, Moravská Ostrava, zásobáreň Vršovice), stavbu nových garáží prevádzala na okrajových územiach, ktoré sa ocitli v Maďarsku, takže muselo sa nutne dospieť k takej situácii a k takému stavu, v akom SŽ prevzali automobilový provoz od ČSD a v akom sa dnes nachádza, a ktorý je charakterizovaný absolútnym nedostatkom vozov, garáží, najprimitívnejšieho strojného a dielenského zariadenia,

227 NA, f. AHR, kart. 221, Výsledky jednání ministra zahraničního obchodu v Londýně dne 17. až 21. července 1945.

228 NA, f. AHR, kart. 221, Použití zeleniny ze Slovenska pro export do Rakouska.



Logo automobilové přepravy Slovenských drah. Zdroj: SNA, f. MDVP (nezpracované).

slovom nízkou úrovní provoznetechickou a organizačnou, a z toho logicky vyplývajúcou nedostatočnou dopravnou pohotovosťou a komerčnou pružnosťou.²²⁹

Správa automobilové dopravy SŽ, v jejímž čele stál *Ondrej Pivarček*, vypracovala na základě připomínek a požadavků nových krajů program na plánovité zřizování autobusových linek, které podle priority rozdělila do dvou skupin. Do první skupiny byly zařazeny tratě, které měly celostátní význam.

Skupina I

1. Humenné – Zubné – Papín	27 km
2. Prešov – Giraltovce – Vyš. Svidník – Zborov – Bardejov	91 km
3. Vranov – Stropkov	43 km
4. Trstená – Jablonka – Podvlk – Zubrica	45 km
5. Kameňany – Ratková – Hnúšťa	32 km
6. Dolný Kubín – Námestovo – Polhora	42 km
7. Petrová – Málinec – Cinobaňa – Lovinobaňa – Divín	42 km
8. Banská Bystrica – Poníky	18 km
9. Makov – Veľká Bytča	28 km
10. Brezno n/Hronom – Kráľová Lehota přes Čertovicu	40 km
11. Revúca – Štítnik přes Jelšavu	28 km
12. Vrbové – Korytné – Podolie – Čachtice – Nové Mesto n/Váhom	22 km
13. Zliechov – Ilava – Dubnica n/Váhom	23 km

²²⁹ SNA, f. Ministerstvo vnútra 1939–1944 (dále MV), kart. 735, Cestná doprava Slovenských železnic – jej dnešný stav, výhľady a úkoly v slovenskej doprave – problémy slovenského dopravníctva.

14. Považská Bystrica – Mariková	12 km
15. Považská Bystrica – Domaniža	14 km
16. Považská Bystrica – Papradno	16 km

Vedle zavedení těchto linek bylo plánováno i posílení tratí již provozovaných, které byly problematické z provozních hledisek. Šlo o tyto úseky: Ružomberok – Banská Bystrica, Muráň – Červená Skala, Tisovec – Muráň, Poprad – Dobšiná, Mníšek n/Hnilcom – Medzev, Revúca – Meleched' (dnešní Teplý Vrch).

Linky zařazené do druhé skupiny neměly takovou prioritu. Jejich zavedení do provozu by znamenalo saturování dopravních potřeb Slovenska na několik let dopředu. Bylo tak hned od počátku jasné, že tyto tratě nebudou otevřeny brzy a jedná se spíše o dlouhodobou perspektivu.

Skupina II

1. Prešov – Levoča	61 km
2. Dolný Kubín – Zázrivá – Terchová	58 km
3. Trenčianske Teplice – Bojnice	50 km
4. Hlohovec – Leopoldov	5 km
5. Modra – Vrbové – Piešťany	65 km
6. Topolčany – Žarnovica	52 km
7. Nitra – Bratislava přes Maďarsko (z toho po maď. území 34 km)	95 km
8. Pukanec – Banská Štiavnica	21 km
eventuální prodloužení Hronská Breznica – Zvolen – Banská Bystrica	77 km

Tyto linky byly považovány za dálkové linky a jejich otevření by vyžadovalo nákup 30 nových autobusů, který však Slovenské dráhy v této době nebyly schopny uskutečnit. O zavedení těchto tras se uvažovalo v horizontu čtyř až pěti let. O malé naději na realizaci všech projektových tratí svědčila i skutečnost, že by zásadně narostl počet slovenských autobusových tratí. Začátkem roku 1940, kdy byl projekt vypracován, tak celková délka automobilových tratí SŽ představovala 1 473 km. Pokud by se realizovaly všechny plánované linky, celková délka tratí by přesáhla 2 100 km. Tento rozsah byl téměř srovnatelný s celkovou délkou slovenských železničních tratí (2 492 km). Tak rozsáhlé investice a provozní náklady nemohly SŽ ani při neoptimističtější hospodářské situaci utáhnout. Ředitel SŽ *Ivan Viest* se přikláněl k reálnější variantě nahradit autobusy pouze přerušení železniční trati.²³⁰

²³⁰ SNA, f. MV, kart. 735, Cestná doprava Slovenských železnic – jej dnešní stav, výhledy a úkoly v slovenskej doprave – problémy slovenského dopravníctva; *Panoráma našej dopravy* 2 (1941), s. 2.



Nákladní automobil Slovenských drah. Zdroj: *Autoklub* 2, č. 3-4 (1940), s. 1.

Už koncem listopadu 1938 začaly jezdit první autobusové linky na jihozápadě Slovenska v oblastech, kde železnice přerušila nová hranice a obce neměly možnost alternativního spojení. Do konce roku 1938 otevřely ČSD na Slovensku 26 autobusových tratí o celkové délce 820 km. Na jaře roku 1939 disponovala autobusová doprava SŽ 247 motorovými vozidly, s kterými vedle náhrady chybějících železničních tratí prováděla i dopravu k nejbližším vlakovým stanicím. Od začátku roku 1942 otevřela automobilová doprava SŽ svoje první tratě s nákladní dopravou. Zpočátku se jednalo o devět nákladních linek, ale do konce roku 1943 se jejich počet zpětinasobil. V letech 1939-1942 stoupl počet přepravených osob z 1,8 mil. na 8,3 mil. Příjmy z jízdného ve stejném období vzrostly z 12 mil. Ks na 33 mil. Ks.²³¹

Dne 4. srpna 1941 byl zahájen provoz na první mezinárodní autobusové lince Vídeň - Bratislava - Topolčany - Žarnovica - Banská Bystrica - Brezno - Poprad - Tatry - Zakopané - Krakov a zpět. Linku provozovaly SŽ společně s Německou říšskou poštou (DRP), tato participace se projevovala i pravidelným střídáním autobusů, kdy jeden spoj zajistily SŽ a druhý DRP. Délka

²³¹ *Panoráma našej dopravy* 2 (1941), s. 2; *Problémy slovenského motorizmu, Hospodárstvo a právo* 14, č. 5-6 (1948), s. 55.

trasy představovala necelých 600 km. Autobus vyjížděl každý den z Vídně v 6:30 a v 19:00 přijížděl od Štrby, kde byla noční přestávka. V jízdě pokračoval druhý den v 6:50. Do Krakova autobus přijel v 13:15. V opačném směru odjížděl autobus v 6:40 z Krakova a přijížděl v 17:10 do Banské Bystrice, kde se nocovalo, a ráno v 7:20 autobus odjížděl na Vídeň, kam měl podle jízdního řádu přijet v 17:25. Doprava byla zajišťována autobusy s 25 místy k sezení. Ředitel SŽ *Ivan Viest* a ministerský ředitel Německé říšské pošty *Hubert Hubrig* předpokládali pro první dva měsíce provozu ztrátu 320 tisíc Ks. K jejich velkému překvapení linka do října 1941 vykazovala čistý zisk 53 tisíc Ks. Zájem předčil očekávání, a to i vzdor vysokému jízdnému (z Vídně do Krakova představovalo částku 30,80 RM/358 Ks). Jízdní lístek v mezinárodní dopravě platil 30 dní, zpáteční 60 dní. Cestu bylo možné jednou přerušit. DRP následně chtěly od roku 1942 zavést dalších šest mezinárodních autobusových linek procházejících územím Slovenska. SŽ tento záměr nepodporovaly, neboť se obávaly ztrátovosti dalších linek. Vývoj jejich obavy potvrdil. Linka Vídeň – Krakov, která zpočátku generovala zisk, se v dlouhodobé perspektivě ukázala také ztrátovou. V roce 1942 celkové provozní náklady překročily 910 tisíc Ks, avšak příjmy jen necelých 600 tisíc Ks. Linka byla pravidelně obsazená jen v úsecích Vídeň – Bratislava a Krakov – Zakopané. Na území Slovenska byla linka jen velmi málo využívána. Nejméně cestujících jezdilo v úseku Banská Bystrica – Vysoké Tatry až na slovenskou hranici. Při spuštění provozu se kvůli špatnému stavu silnic uvažovalo o několika variantách trasy v úseku Banská Bystrica – Poprad. Nejprve linka jezdila přes Červenou Skalu – Slovenský ráj – Hrabušice do Popradu. Po dobudování silnice přes Čertovicu začala linka v roce 1942 jezdit přes tento horský úsek. Nejproblematičtějším byl úsek cesty z Tatranské Javoriny do Zakopaného. Hlavně v blízkosti hranic byly silnice úzké a značně zanedbané, přičemž průjezd větších vozidel nebyl na některých úsecích téměř možný. Linku limitovalo i zimní počasí, proto byla v období od 1. prosince do 1. května doprava na trase zastavena. Denní průměr cestujících přes území Slovenska se pohyboval okolo šesti osob. Německá strana měla i přes ztrátový provoz zájem, aby linka zůstávala i nadále v provozu. Jejím hlavním účelem byla doprava rekreantů z Vídně do Vysokých Tater a Krakova. Linka nakonec fungovala jen do poloviny roku 1943.²³² Hospodářská recese v roce 1943 zasáhla i tuto oblast železničních služeb, a to ještě dříve než samotný kolejový provoz. V lednu 1943 stouplo jízdné na všech tratích o 50 %. SŽ přišly také s redukcí asi třetiny linek. Důvodem byla úsporná opatření při nedostatku pohonných hmot a pneumatik. Od za-

232 SNA, f. ÚPV, kart. 109, Autobusová doprava DRP a SŽ na trati Viedeň – Krakov cez slovenské územie; Plní železničná autodoprava svoje poslanie?, *Hlas dopravy* 22, č. 24 (1942), s. 4; Zimná prestávka na autobusovej trati Viedeň-Bratislava-Krakov, *Hospodársky denník* 1, č. 63 (1941), s. 2; *Panoráma našej dopravy* 2, č. 4 (1941), s. 2.



Autobus Slovenských drah. Zdroj: ministerstvo dopravy, bulletin 1940.

částku roku 1944 znovu, průměrně o 100 %, stouplu jízdné a také poplatky za přepravu zavazadel a další služby. Je však třeba podotknout, že SŽ autobusovou dopravu budovaly fakticky od základů. Hned v roce 1939 byla zahájena výstavba garáží na západním a východním Slovensku a v následujícím období velké investice pohltilo vybudování dílen. V letech 1939 až 1941 byly téměř veškeré rozsáhlejší údržby vozidel zabezpečovány podniky z Protektorátu.²³³

Ministerstvo obrany vydalo už začátkem roku 1940, na základě zákona č. 280/1940 Sl. z., směrnice pro protiletdeckou ochranu na železničních tratích. Do roku 1941 probíhaly různé úpravy železničních stanic, přes které projížděly transporty německé armády. Ministr dopravy *Július Stano* spolu s ministrem obrany *Ferdinandem Čatlošem* dozorovali stavební práce, které se soustřeďovaly na maskování staničních budov, autobusových garáží SŽ a na rekonstrukci a výstavbu protiletdeckých krytů v blízkosti železničních stanic. Celkové náklady na ochranu německých transportů a na bezpečnost provozu vlaků a autobusů SŽ přesáhly 8 mil. Ks. Ministerstvo dopravy a veřejných prací si muselo na realizaci těchto opatření zajistit úvěr, protože ve

233 Autopreprava SŽ, in: *Slovenský priemysel*, 1943, s. 85–86; Plní železničná autodoprava svoje poslanie?, s. 4.

svém řádném rozpočtu nedokázalo na tyto investice najít dostatek finančních prostředků.²³⁴

Navzdory těmto opatřením bylo při spojeneckém angloamerickém náletu na bratislavskou rafinerii Apollo dne 16. června 1944 zničeno 28 vozidel SŽ, která se pohybovala v okolí a v bratislavském přístavu. Na základě toho vydalo ministerstvo dopravy nařízení, které ukládalo po zapnutí sirén vyvézt všechna drážní vozidla i autobusy za město. Za tímto účelem byly pronajaty garáže v těchto městech: Bratislava, Trnava, Piešťany, Nitra, Zvolen, Tisovec a Prešov. Správa železnic dala vyhotovit podrobné mapky s nejvhodnějšími cestami k jednotlivým garážím, které dostal každý řidič SŽ. Současně mohla být všechna vozidla s označením SŽ využita ministerstvem obrany a civilní obrany na odstraňování následků po leteckých náletech.²³⁵

Vozidla SŽ (především autobusy) se během války využívala na různé přepravy hlavně při přesunech osob na velká masová shromáždění organizovaná režimem. Poprvé byly autobusy SŽ použity při slavnostech slovenských turistů na Štrbském plese v srpnu 1940, zaštitěných prezidentem *Jozefem Tisem*. Nejednalo by se o nic neobvyklého, pokud by všechny potřebné autobusy nebyly staženy z pravidelných linek. S ohledem na nedostatek vozového parku to sice bylo pochopitelné, ale překvapuje ta skutečnost, že se nebral ohled na to, že toto rozhodnutí paralyzuje dopravu v dotčených regionech, odkud byly autobusy staženy. Je tak patrné, že režim kladl větší důraz na svou vnější prezentaci než na každodenní zájmy běžných občanů. Nejvíce na to doplácela autobusová doprava v okolí Bratislavy, kde byly nasazovány nejmodernější autobusy. Pravidelně drážní autobusy využívala na své akce Hlinkova garda a Deutsche Partei. Nebylo neobvyklé, že kvůli zajištění důležitých prorežimních akcí byl provoz linky zastaven i na celý týden. Pokud nebylo možné dopravu zajistit jinak, museli si cestující poradit sami.²³⁶

Po válce drážní autobusovou dopravu na Slovensku opět převzaly ČSD. Veřejnou autobusovou dopravu osob i nákladů ČSD zajišťovaly až do konce roku 1948. Od roku 1949 byl zákonem č. 311/1948 Sb., o národních dopravních podnicích, zřízen samostatný národní podnik ČSAD.²³⁷

Bojové události v letech 1944 a 1945 zdecimovaly vozový park silničních vozidel patřících drahám. Z 247 motorových vozidel, s kterými SŽ disponovaly před srpnem 1944, zbylo po přechodu fronty jen 25 autobusů, 17 nákladních

234 SNA, f. ÚPV, kart. 109, Protiletecká ochrana na stanicích SŽ.

235 SNA, f. Policajné riaditeľstvo v Bratislave 1920-1950 (dále PR I.), kart. 818, Opatrenia ŽPO na ochranu mot. cest. vozidiel SŽ.

236 SNA, f. MDVP (nezpracovaný), Autobusy SŽ v službách štátu; SNA, f. ÚPV, kart. 109, Ponosa na autobusovú linku Bratislava - Modra; Der Autobus nach modern, *Grenzboten* 2, č. 210 (1940), s. 3.

237 Július Andrašik: Vývin automobilovej dopravy na Slovensku, *Automoto* 3, č. 7-8 (1948), s. 100; Milan Klubal: Autobusová prevádzka ČSD, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železníc*, s. 187.

aut a 1 osobní auto. Z poloviny se však jednalo o stroje ve špatném stavu. Drahám zůstalo ještě několik vraků, které nebylo možné vzhledem k nedostatku základního materiálu opravit. Situace se začala zlepšovat až v polovině srpna 1945, kdy bylo z dodávek UNRRA přislíbených 100 nákladních automobilů do Košic a 52 do Bratislavy. Reálně však tato vozidla začala být předávána až v průběhu roku 1946. Do konce srpna 1945 se vozový park ČSD rozšířil pouze darem sovětské armády, který obsahoval 24 osobních a 58 nákladních aut. Tato pomoc byla v této situaci velmi oceněna, protože se jednalo o stroje, které bylo možné ihned nasadit do provozu. Na přelomu let 1945 a 1946 ČSD na Slovensku disponovaly 133 autobusy, 573 nákladními automobily, 43 osobními automobily, 28 nákladními přívěsy a jedním traktorem. To dohromady představovalo 778 vozidel. ČSD se tak staly nejdůležitější logistickou společností na území Slovenska. Největší překážkou při každodenní přepravě cestujících a zboží bylo nízké procento sjízdných silnic. Poškozená silniční síť dělala vedení ČSD „vrásky na tváři“, protože silnice svým stavem ničily vozový park. V důsledku špatného stavu silnic musely na podzim 1945 více než dvě třetiny silničních vozidel ČSD projít opravou. To vzhledem k nedostatku dílen i náhradních dílů negativně ovlivňovalo samotné zachování provozu linek a provádění požadovaných přeprav. Navzdory značným obtížím se výkony ČSD v silniční přepravě neustále zvyšovaly.

Tabulka č. 8 Automobilová doprava ČSD v letech 1945–1947

	Rok		
	1945	1946	1947
Délka autobusových tratí	2 135 km	2 301 km	3 930 km
Délka tratí nákladní dopravy	139 km	217 km	461 km
Počet přepravených osob	–	5,64 mil.	11,65 mil.
Hmotnost přepravených nákladů	–	847 t	916 t

PERSONÁLNÍ ZÁLEŽITOSTI NA ŽELEZNICI

Během první poloviny 20. století byla pro celkový chod dopravy důležitá personální politika jednotlivých dopravních resortů – především drah, které jako státní podnik zaměstnávaly nejvyšší počet lidí. V prvorepublikovém období měla práce na dráze nemalý společenský status. Uvědomovaly si to i jednotlivé politické strany a pravidelně umísťovaly železničáře na své volební kandidátky. Vytvoření pracovních míst se stalo programem autonomistických stran na Slovensku a jedním z cílů po vyhlášení autonomie Slovenské krajiny v říjnu 1938. Na základě dohody s pražskou vládou proto od konce roku 1938 začal postupný, časově rozložený odsun vybraných zaměstnanců české

národnosti. Nahrazovali je Slováci ve všech oblastech státní služby, včetně železnice.²³⁸

K 1. říjnu 1938 pracovalo na území Slovenska vedle resortu národní obrany 73 760 státních zaměstnanců. Po vzniku Slovenského státu se vláda zavázala, že jejich počet sníží o jednu třetinu. V průběhu roku 1939 odešlo ze státních služeb 28 691 zaměstnanců (jednalo se především o osoby české národnosti). Ke cti odcházejících českých zaměstnanců slouží, že ačkoli věděli, že Slovensko budou muset brzy opustit, poctivě a disciplinovaně si plnili své pracovní povinnosti. Na drahách pracovalo 5 024 českých zaměstnanců, z nich odešlo 4 646. Z opačné strany hranice, z Protektorátu, přišlo na Slovensko 130 železničních zaměstnanců slovenské národnosti. Nejvíce českých zaměstnanců na slovenské železnici pracovalo podél moravsko-slovenské hranice, a to hlavně ve stanicích ve velkých městech. Od Bratislavy přes Trnavu, Nové Mesto nad Váhom, Trenčín, Púchov, Žilinu až po Čadcu. Propouštění probíhalo stále na základě udání, kterým se nevěnovalo ministerstvo dopravy, ale resort ministerstva vnitra. V udáních se opakovala téměř totožná obvinění: socialistické přesvědčení, protislovenské postoje, šíření dezinformací a následné rozeštvávání slovenských zaměstnanců na železnici. Účelem nebylo jen propouštění z práce a odsun těchto zaměstnanců do Protektorátu, ale i zákaz opětovného vstupu na území Slovenska. Nepomáhala ani skutečnost, že značná většina z nich si na Slovensku vybudovala rodinné a sociální vazby.²³⁹

Také z hlediska konsolidace státních financí ministr financí *Mikuláš Pružinský* propouštění státních zaměstnanců schvaloval. Přes snahu počty státních zaměstnanců snižovat bylo do 31. prosince 1939 do státních služeb přijato více než 15 tisíc nových osob. Podle statistik ministerstva financí pracovalo na Slovensku v roce 1940 více než 65 tisíc státních zaměstnanců, v absolutních číslech se tedy jejich počet podařilo snížit oproti roku 1938 cca o 10 %. Jednalo se však o Slovensko, které po Vídeňské arbitráži ztratilo na jihu rozsáhlá území. Můžeme tedy konstatovat, že v konečném důsledku se počet státních zaměstnanců ve srovnání s rokem 1938 nesnížil, ale zvýšil. Největším zaměstnavatelem na Slovensku byly Slovenské dráhy. Ministr financí *Mikuláš Pružinský* charakterizoval situaci v zaměstnanosti na drahách takto:

Neprípustný nadstav je najzreteľnejší v železničnom rezorte. K 1. októbru 1938 bolo v službách železničnej správy na Slovensku 23 868 zamestnancov. K 31. decembru 1939 je ich už 24 023. Treba však podotknúť, že z 23 868 zamestnancov bolo do 1. júla 1939

238 Marián Školník: Personálne a sociálne záležitosti, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železníc*, s. 161; podrobněji Linda Osyková: *Volebné kampane politických strán na Slovensku počas 1. ČSR*, Bratislava 2012.

239 SNA, f. MDVP žel., kart. 2, Udania z 19. septembra 1939; k. 6, organizácia a práce slovenských železničiarov; kart. 12, Sprava ministra dopravy za rok 1940.

spolu prepustených 9 801 zamestnancov, dochádzame k záveru, že u železníc nie len že bol prekročený stav ku 1. októbru 1939 o 155 zamestnancov a že uvedený počet mal byť snižený z dôvodov územnej straty asi o 8 353 zamestnancov, ale v dobe od 1. januára 1939 do 31. decembra 1939 bolo prijatých 9 956 zamestnancov. Prijato bolo teda v jednom roku skoro 10 tisíc zamestnancov, teda taký rekordný počet, že budí priam obdiv. Keď sa však vezme do úvahy, že zamestnanci boli prepúšťaní so služieb železničných v troch etapách a to k 31. decembru 1938, k 31. marcu 1939 a k 30. júnu 1939, dôjdeme k záveru, že prijatie uvedeného počtu nových zamestnancov nestalo sa ani behom jedného roku...²⁴⁰

To, že dráhy byly v otázce zaměstnanosti ministru financí „trnem v oku“, bylo pochopitelné, protože počet jejich zaměstnanců v průběhu roku 1940 překročil 25 tisíc. Pro porovnání, druhým resortem z hlediska počtu státních zaměstnanců bylo školství s 11 802 zaměstnanci, tedy necelou polovinou stavu železničářů. Proto se dráhy staly hlavním terčem snah o dosažení redukce pracovních míst. Pozitivně pro železniční zaměstnance nedopadly ani položky státního rozpočtu. Koncem roku 1940 z celkových rozpočtových příjmů ve výši 1 467 678 556 Ks šlo na náklady na státní zaměstnance 1 065 969 691 Ks, což představovalo 72 %. Na ostatní výdaje státu zůstávalo necelých 390 mil. Ks.

Po vzniku Slovenského státu 14. března 1939 bylo z celkového počtu 5 024 železničářů české národnosti propuštěno 4 646, tedy 92 %. Z 83 židovských pracovníků bylo uvolněno 55. Ministr dopravy *Július Stano* poznamenal: „Ponechaní neárijskí zamestnanci sú prevažne technici, za ktorých náhradníkov by sme na teraz nedostali.“ Na jejich místo bylo přijato 130 Slováků, kteří přišli z Protektorátu, a 694 slovenských pracujících, kteří přišli z Maďarskem okupovaného území, Polska a Podkarpatské Rusi. Do 5. května 1939 (tedy za necelý měsíc) bylo na místa českých zaměstnanců přijato 3 168 osob, většinou s doporučením představitelů nového režimu. Požadavky SŽ na přijímané pracovníky se nelišily od předcházejícího období. Podmínkou bylo slovenské státní občanství, přiměřený věk, zdravotní a tělesná způsobilost a předepsané vzdělání podle místa, které mělo být obsazeno. Důležitá byla i loajalita k režimu. Z nově přijatých železničářů 1 238 nemělo žádné zkušenosti s prací na dráze, proto pro ně muselo ministerstvo dopravy uspořádat kurzy, které jim měly pomoci osvojit si základy práce na železnici. Do konce roku 1939 proběhlo 38 základních železničářských kurzů. O tom, že šlo o nezkušené zaměstnance, svědčí i statistika úrazovosti z roku 1940. Při výkonu služby utrpělo smrtelný úraz 47 pracovníků a dalších 578 osob se těžce zranilo s trvalými následky. Jednalo se oproti předcházejícímu roku o sedminásobný nárůst.²⁴¹

240 SNA, f. ÚPV, kart. 109, Relácia ministerstva financií o počte zamestnancov štátnych a štátnych podnikov Slovenskej republiky.

241 SNA, f. MDVP (nezpracovaný), Štatistika pracovných úrazov SŽ; *Zpráva ministra dopravy a ve-*

Ministr financí *Mikuláš Pružinský* tvrdil, že jediná cesta ke konsolidaci státního rozpočtu vede přes tvrdou reorganizaci státní správy. Jeho odpůrci však argumentaci o přílišné přezaměstnanosti nebrali příliš vážně, ani resort financí nebyl tím nejzářnějším příkladem úspornosti. Už v tomto období zaměstnával ministr *Mikuláš Pružinský* více než 4 700 úředníků, což bylo suverénně nejvíce ze všech slovenských ministerstev. Po různých analýzách se zjistila na Slovenských drahách přezaměstnanost přesahující 9 500 osob. Podle těchto závěrů si dráhy měly vystačit s 15 515 zaměstnanci, protože územní ztrátou byla právě železniční správa nejvíce postižená a ztratila značný počet kilometrů trati. Právě ztráta části železniční sítě byla jedním z argumentů. Následně vláda přijala různá legislativní opatření, která měla zabránit dalšímu zvyšování počtu státních zaměstnanců, ale jak se později ukázalo, šlo jen o kosmetické úpravy, které v konečném důsledku neměly podstatný vliv na redukci státních míst.²⁴²

V roce 1940 byl přijat zákon č. 150/1940 Sl. z., o prepustení vydatých zaměstnankyň zo štátnej služby. Vláda dala nejprve těmto zaměstnankyním volnou ruku a nabídla jim dobrovolný odchod. Tento zákon se podstatně dotýkal Slovenských drah jako jednoho z největších zaměstnavatelů ve státě. Odezva z řad zaměstnankyň byla minimální, proto vláda na svém zasedání dne 15. dubna 1941 na základě návrhu Personálního komitétu schválila směrnici pro propouštění vdaných státních zaměstnankyň. Stát jako zaměstnavatel měl na základě této směrnice povinnost propustit vdanou zaměstnankyni, pokud alespoň jednou nepřišla včas do práce. Zaměstnanci na dráze se dělili do dvou skupin na pracovníky v dopravní službě a pracovníky ve staniční službě. Navzdory tomu, že dráhy byly jedním z největších zaměstnavatelů, zaměstnávaly jen málo žen. V dopravní službě ženy nepracovaly a ve staniční službě působily převážně jen na nižších pozicích. Nemnoho žen se našlo mezi pokladními či na ekonomických úsecích větších stanic. Bratislavské ředitelství státních drah nedoporučovalo zaměstnávat ženy ani ve staniční službě a rozhodně ne ve službě dopravní. Maximálně mohly být uklízečkami, ale jen na dohodu, a nikoli na trvalý pracovní poměr, protože to bylo pro podnik výhodnější. Podobně se postupovalo i v Košicích. V budoucnosti se uvažovalo o zaměstnávání žen v telefonní a telegrafní službě, do administrativy na strojopis, účetní atd. Ministerstvo dopravy mělo na pracovní zařazení žen na železnici následující názor:

Zařazení žen do služby železniční, která je spojená s výkonem služby dopravní, je podmíněno zvláštním výběrem. Je třeba požadovati naprostou fyzickou zdatnosť a ostatní

rejných prác Júliusa Stanu prednesená v zasadnutí technicko-dopravného výboru Snemu Slovenskej republiky dňa 6. februára 1941, s. 6-7.

242 SNA, f. ÚPV, kart. 109, Uznesenie aby počet slovenských štátnych zamestnancov bol úmerný nosnosti štátnych financií.

služební spůsobilost ve stejném rozsahu, jako je tomu u mužů. Nelze připustit úlevy, které by ohrozily bezpečnost provozu.²⁴³

V rámci reemigrační akce byla na podzim 1938 přijata do služeb ČSD na Slovensku celá řada Slováků z Maďarskem okupovaného pohraničí, a to i nad rámec systemizovaných míst.

Příprava pracovníků pro práci na železnici probíhala v prvních poválečných letech bez viditelných změn. Standardně byly pro nové zaměstnance pořádány kurzy, pro jejichž absolvování bylo potřebné určité předběžné základní, střední či vysokoškolské vzdělání. Jeho požadovaná úroveň závisela na pozici, na kterou byl uchazeč přijat. Již v roce 1945 však byly položeny základy nového systému specializované přípravy železničářů se středoškolskou a vysokoškolskou kvalifikací, a to přímo v působnosti ministerstva školství. Pro Slovensko bylo významné zřízení Státní dopravní školy ve Valticích. Výuka na škole byla zahájena 3. listopadu 1947. Čtyřletý obor připravoval úředníky pro provozní a administrativní práce. Podmínkou přijetí bylo absolvování čtyř tříd střední školy (např. nižšího gymnázia) a alespoň dvouletá praxe v železniční službě. Studium bylo zakončeno maturitou, která nahrazovala výkon všech služebních zkoušek, předepsaných pro úředníky v provozu a administrativě. Později byla z podmínek přijetí odstraněna dvouletá praxe a žáci byli přijímáni již po ukončení základní školy. Vznik dopravního školství přímo na Slovensku je spojen až s první polovinou 50. let.²⁴⁴

ŽELEZNIČNÍ NEHODY

Železniční nehody na slovenských tratích byly v meziválečném období velmi časté, ale z pohledu obětí nepřilíš tragické. K nejtragičtějším nehodám došlo v době válek, ať již první, nebo druhé světové.

Ohnivě peklo se odehrálo 26. září 1916 před stanicí Vydraň u Medzilaborců na severovýchodě Slovenska. Tato trať byla velmi vytížena vojenskými transporty, hlavně raněných z ruské fronty. V Medzilaborcích byla silná vojenská posádka. Dne 26. září 1916 se konala na haličské (polské) straně v obci Lupkov taneční zábava, na kterou byli pozváni i železničáři a vojáci z Medzilaborců. Na zábavu se vydali vojáci i řada vysokých železničních funkcionářů. V devět večer se vlak vracel zpět do Medzilaborců. Vlak sestával z devíti cisternových vozů s benzinem a devíti vozů zrekvírovaných vojenských koní. Návštěvníci zábavy se usadili v dalších čtyřech služebních vozech. Za stanicí Lupkov trať prudce klesala. V této době ještě nebyly vozy brzděny centrální tlakovou brzdou a brzdaři byli na jednotlivých vozech, které ručně brzdili.

243 NA, f. MD I., kart. 343, Ženy ve službách železnic.

244 Marián Školník: Personálne a sociálne záležitosti, s. 189–190.



Železniční nehoda v Medzilaborcích v roce 1916. Zdroj: archiv Miroslava Sabola.

Přes obrovskou snahu brzdářů vlak neustále zvyšoval svou rychlost. Před stanicí Vydraň rozjetý vlak narazil do lazaretního vlaku s raněnými vojáky. K nárazu došlo v rychlosti téměř 100 km/h. Benzin z cisteren se rozlil po okolí a ihned začal hořet. Z cisternového vlaku se z 97 lidí zachránili jen dva. V lazaretním vlaku vyvázli jen vojáci, kteří cestovali v předních vozech. Při neštěstí uhořelo 140 osob a 80 koní. Okolní les hořel ještě dva dny po nehodě. Doprava na trati musela být na osm dní přerušena, než se trosky podařilo odstranit. Vyšetřovací komise nezjistila žádné zásadní porušení povinností. Ti, kteří by důvody rychlé jízdy mohli vysvětlit, všichni zemřeli. Za hlavní příčinu nehody bylo označeno nedostatečné brzdění vlaku.²⁴⁵

Během druhé světové války Slovenskem otrásl železniční neštěstí, které se odehrálo 27. července 1942 v sedm hodin a pět minut večer mezi obcemi Velký a Malý Bysterec na Oravě dva kilometry od železniční stanice Dolný Kubín. Došlo zde ke srážce osobního vlaku s nákladním. Srážku zavinil vlakvedoucí osobního vlaku spolu se strojvedoucím, když nepovoleně jeli na kolej, na kterou přijížděl nákladní vlak. Osobní vlak v plné rychlosti čelně narazil do protijedoucího nákladního vlaku, jehož rychlost byla v okamžiku střetu 35 km/h. K nehodě došlo v nepřehledném oblouku, a když se strojvedoucí mohli spatřit, byli od sebe vzdáleni 60 m, a nemohli tak již kolizi zabránit. O ničivé síle nárazu svědčí i fakt, že z jedenácti vagonů nákladního vlaku byly úplně zničené tři vozy a ostatní byly těžce poškozené. První vůz

245 Jozef Gulík ml.: *Železničné nehody*, s. 59.

osobního vlaku byl úplně zdemolovaný a ostatní dva vykolejily. Nehoda si vyžádala 14 mrtvých, z toho sedm zemřelo na místě a sedm při převozu do nemocnice a v nemocnici. Dalších 27 cestujících bylo těžce zraněných. Většina mrtvých a zraněných se právě chystala vystupovat na stanici Dolný Kubín. Osobní tragédii při této nehodě prožil evangelický kněz dr. Ladislav Jurkovič (pocházel z významné rodiny slovenských národovců). Při nehodě mu zemřela celá rodina. Přímo při nehodě zemřely jeho dvě dcerky (pět a sedm let) a manželka podlehla těžkým zraněním rok po této tragédii.²⁴⁶

Odhlédneme-li od válečného období, kdy další nehody byly způsobeny různými akcemi bojujících stran, nejtragičtější období z hlediska nehodovosti panovalo na kolejích těsně po osvobození. V této době došlo k několika závažným dopravním neštěstím, která otrásla veřejností a relativizovala dosavadní pohled na železnici jako na bezpečný dopravní prostředek. Dalo by se očekávat, že příčiny těchto nehod budou v poválečném období úzce souviset s rekonstrukcemi zdevastovaných tratí, avšak opak byl pravdou. Technický stav kolejnic se na nejtragičtějších nehodách téměř nepodepsal, hlavní příčinou nehod bylo selhání lidského faktoru a zastaralost vozového parku. Většina tragických nehod na železnici byla způsobena nedodržením předpisů při posunování souprav. Posunovači neřadili vlaky v depu, ale přímo na železničních stanicích. Právě při těchto manévrech docházelo k nejtěžším kolizím s příjíždějícími vlaky. Další příčinou bylo neuposlechnutí návěstidel strojvedoucími, kteří přes zákaz vjížděli na kolej, kde už byl jiný vlak. Během roku 1947 proběhlo školení více než pěti tisíc železničářů, aby se důkladně seznámili s dopravními předpisy na dráze. Ukázalo se, že značná část železničního personálu, která byla přímo zodpovědná za bezpečný průjezd vlakových souprav, neovládala elementární návěstní pravidla. Nejlepších výsledků dosáhli přednostové stanic, před zkušebními komisaři uspělo až 90 % z nich. Následovaní byli výpravčími vlakových stanic, kterých prošlo zkouškami 70 %. Na druhé straně více než polovina (57 %) vlakového personálu, strojvedoucích, výhybkářů, posunovačů atd., měla vědomosti jen částečně vyhovující nebo úplně nevyhovující. Ti museli projít dalším přezkoušením. Pokud nepospěli ani u třetího pokusu, následovalo jejich propuštění od ČSD. Příčinou slabých výkonů byl i mladý železniční personál. Část starších odešla do penze, někteří přímo zahynuli ve válce a byli nahrazeni lidmi bez zkušeností. Nedostatek zkušeností byl tak podstatnou příčinou těžkých železničních nehod.²⁴⁷

Vážným faktorem ovlivňujícím rozsah a následky nehod byly železniční vozy. Zjistilo se, že je důležité u osobních vlaků správné řazení jednotlivých vozů. Starší, již sešlé vagony zařazené přímo za lokomotivu se při nárazu silně deformovaly a rozpadaly. Právě v takových vozech docházelo k smrtelným

²⁴⁶ Tamtéž.

²⁴⁷ NA, f. MD I., kart. 343, Nové dopravné predpisy.

Tabulka č. 8 Nejtragičtější nehody vlaků v letech 1916–1950

Datum	Místo	Událost	Počet obětí
26. 9. 1916	Medzilaborce stanice Vydraň	Srážka dvou vlaků	140
28. 9. 1941	Hričov	Čelní srážka nákladních vlaků	5
29. 7. 1942	Veličná – Dolný Kubín	Čelní srážka nákladního vlaku s osobním vlakem	14
21. 8. 1942	Bratislava – Nové Mesto (BA-Nivy) – Biskupice pri Dunaji	Osobní vlak na přejezdu narazil do nákladního auta	7
6. 10. 1944	Markušovce – Spišská Nová Ves	Výbuch trhaviny pod jedoucím vlakem	asi 10
1. 11. 1944	Smolenice – Jablonica	Vykolejení motorového vlaku po výbuchu trhaviny	5
2. 11. 1944	Jablonica – Brezová pod Bradlom	Vykolejení motorového vlaku po výbuchu trhaviny	16
27. 12. 1944	Stará Kremnička	Vojenský transport projel konec slepé koleje	přibližně 240
30. 8. 1945	Diosek (Sládkovičovo) – Galanta	Čelní srážka nákladního vlaku s osobním vlakem	35
5. 8. 1947	Sekule	Vykolejení rychlíku	19
25. 5. 1950	Varín	Srážka osobního vlaku s nákladním	11

Zdroj: Jozef Gulík ml.: *Železničné nehody na Slovensku*, Praha 2006, s. 238–239.

zraněním a vážným úrazům. Při celkovém nedostatku vagonů bylo sice nutné používat i takové vozy, ale měly být dávány dále do středu soupravy. Při nárazu byla jeho síla utlumena kvalitnějšími a novějšími vozy řazenými vpředu za lokomotivu či na konci vlaku, pokud došlo k nárazu do zadní části vlaku. Část nehod byla způsobena také nedostatečnou údržbou dorozumívacích a signalizačních zařízení.²⁴⁸

Během prvních tří měsíců (leden, únor, březen) roku 1947 došlo v celé republice k 75 haváriím vlakových souprav. Z toho v 22 případech šlo o vážné vzájemné střety vlaků či kolize s motorovými vozidly. Zahynuli při nich dva lidé a 42 se zranilo. Neskutečná bilance byla ve vykolejení vlakových vozů. Za zmíněné tři měsíce bylo zaznamenáno více než 1 900 případů, z toho 1 610 při posunování. Většinou se v tomto případě jednalo o chyby obslužného personálu. Vyšetřovací komise ministerstva dopravy konstatovala: „Zkoumáním

²⁴⁸ NA, f. MD I., k. 343, Opatření proti nedbalému výkonu služby; Nehody – disciplína – výchova, *Doprava 1*, č. 10–11 (1946), s. 15; Nedorozumenia – príčinami nehôd, *Doprava 2*, č. 7–8 (1947), s. 7.

bližších příčin všech těchto nehod docházíme většinou k závěru, že hlavní příčinou těchto nehod je tolikrát již zdůrazňovaný nedbalý výkon služby dopravních zaměstnanců, t.j. nedbání předpisů.“ Velmi zajímavě si předmětné nehody odůvodnilo ředitelství státních drah v Košicích, které konstatovalo:

Podľa našej mienky okrem mimoriadnej zimy, ktorá mala vliv na pozornosť zamestnancov, psychologický zapôsobilo na zamestnancov to, že započala Dvojročnica. V súvislosti s ňou vydané boli na zamestnancov mnohé výzvy, ktorými boli upozorňovaní na zväčšený služobný výkon. Duševný rozruch tento zapríčinil u mnohých akúsi nervozitu, pri ktorej častejšie dochádza k opomenutiam a v dôsledku toho k železničným nehodám.

Od srpna do listopadu 1947, tedy opět za tři měsíce se stalo na tratích ČSD šest těžkých dopravních nehod, které i přes omezený rozsah dobového informování veřejnosti silně rezonovaly a ukazovaly železnici v negativním světle. Rok 1947 z hlediska nehodovosti ČSD považovaly za jeden z nejtragičtějsích v poválečném období.²⁴⁹

TRATĚ, TECHNIKA A ELEKTRIZACE ŽELEZNIC

PROBLEMATIKA SOUKROMÝCH ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ

Ve druhé polovině 30. let bylo na Slovensku 29 soukromých drah, jejichž celková délka dosahovala 850 km. Vznik těchto drah spadá do období druhé poloviny 19. století. V tomto období stát Uhersko (Zalitavsko), stejně jako Předlitavsko podporoval úlevami budování místních drah. Stát na jejich výstavbu neměl dostatek prostředků a současně chtěl vyjít vstříc národohospodářským požadavkům na rozvoj infrastruktury. Stát tak poskytl prostor soukromým investorům, kteří byli ochotni financovat výstavbu místních drah. Podnikat „stavební boom“ měly poskytované úlevy. Ty byly nejen finančního a technického rázu (daňové, poplatkové, subvence, větší stoupání, menší poloměry oblouků atd.), ale investorům bylo také zaručeno přiměřené zúročení a umožnění prioritního kapitálu. Společnost (investor) obvykle postavila dráhu, ale provoz potom zabezpečoval stát podle tzv. provozní smlouvy z roku 1884. Po první světové válce všechny soukromé železniční tratě provozované uherskými státními drahami nacházející se na území nově vzniklé ČSR přešly do provozu ČSD na základě dohody z 5. července 1922. Podle této dohody byly se společnostmi, které to akceptovaly (podle zákona

249 NA, f. MD I., k. 343, Opatření proti nedbalému výkonu služby.

č. 56/1931 Sb. z. a n. se všemi společnostmi), uzavřeny provozní smlouvy, podle kterých ČSD zajišťovaly na místních drahách provoz za náhradu skutečných výdajů. Současně se státní správa zavázala, že společnostem odpustí část sumy potřebné na uhrazení provozních schodků a že jim bude poskytovat jako zálohu prostředky na proplácení obligací, na zúročení a umoření prioritních akcií a na úhradu správních výdajů. I přes tyto výhody očekávaly ČSD určité investice společností do soukromých tratí, které měly korespondovat s jejich dopravní politikou v meziválečném období. Vedle postupné náhrady parní trakce motorovou, prováděné od počátku 30. let, nedošlo na těchto drahách k žádným rozsáhlejším modernizacím.²⁵⁰

Soukromé dráhy ve státním provozu v roce 1943²⁵¹

1. Bošany – Trenčín (Miestna železnica Topolčany – Bošany – Trenčín)
2. Bratislava Nové Mesto – Miloslavov státní hranice (Bratislavsko-komárňanská združená miestna železnica)
3. Čadca – Makov (Miestna železnica župy Trenčianskej)
4. Dudince státní hranice – Krupina (Hontianska miestna župná železnica)
5. Dúbrava – Tekovské Kľačany státní hranice
6. Humenné – Snina státní hranice
7. Chyžňan Voda státní hranice – Muráň (Miestna železnica v doline Muráňskej)
8. Kežmarok – Spišská Bela horní nádraží (Miestna železnica Kežmarok – Spišská Bela)
9. Kralovany – Suchá Hora státní hranice (Miestna železnica Oravského údolia)
10. Krížová Ves – Podolínec (Miestna železnica Spišská Bela – Podolínec)
11. Medzev (Metzenseifen) – Medzev státní hranice (Miestna železnica Košice – Turňa nad Bodvou)
12. Nemšová – Lednické Rovne (Miestna železnica Trenčianska Teplá – Nemšová – Lednické Rovne)
13. Nová Ves nad Žitavou státní hranice – Topolčianky a Zlaté Moravce – Kozárovce (Miestna železnica v doline Žitavy)
14. Piešťany – Vrbové (Miestna železnica Piešťany – Vrbové)
15. Podbrezová – Brezno nad Hronom – Tisovec s odbočkami Podbrezová – Hronec a Brezno nad Hronom – Halny – Červená Skala (Miestna železnica Podbrezová – Brezno nad Hronom – Tisovec)

²⁵⁰ Ročenka štátnych súkromných železníc Slovenskej republiky pre rok 1942/1943, Bratislava 1943, s. 499; Ladislav Szojka – Jiří Kubáček: Súkromné železnice, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic*, s. 140–142.

²⁵¹ *Železničná tarifa pre cestujúcich, cestovných batožín a spešín. Platná od 1. júna 1943*, Bratislava 1943, s. 8.

16. Poprad-Tatry – Kežmarok (Miestna železnica Popradského údolia)
17. Prešov – Bardejov
18. Breznička – Katarínska Huta – Priekopa – Utekáč (Miestna železnica pre okolie Lučenca)
19. Ružomberok – Korytnica kúpele
20. Spišská Nová Ves – Levoča (Miestna železnica Levočského údolia)
21. Spišské Vlachy – Spišské Podhradie
22. Sušany státní hranice – Poltár
23. Štítnik město státní hranice – Slavošovce (Miestna železnica v doline Štítnickej)
24. Trebišov – Vranov nad Topľou
25. Trenčianska Teplá – Trenčianske Kúpele (Miestna železnica Trenčianska Teplá – Trenčianske Kúpele)
26. Zbehy – Leopoldov a Trnava – Kúty s odbočkou Jablonica – Brezová pod Bradlom (Západná slovenská miestna železnica)
27. Zbehy – Radošina (Miestna železnica Nitra – Zbehy – Radošina)
28. Zohor – Plavecký Sv. Mikuláš a Zohor – Uhorská Ves (Bratislavská župná miestna železnica)
29. Žilina – Rajec

V roce 1938 měla železniční správa v 16 soukromých společnostech většinu prioritních akcí, z nich 9 mělo sídlo v společné kanceláři drah v Bratislavě. Šest společností mělo vlastní kanceláře na Slovensku a čtyři soukromé dráhy odmítaly jednání, jedna z nich měla své sídlo na území Maďarska.²⁵² Až do postátnění všech místních drah zákonem o národních dopravních podnicích (č. 311/1948 Sb.) provozovaly všechny soukromé dráhy na Slovensku ČSD na účet vlastníka. Výjimkou byly Tatranské elektrické vicinální dráhy, jejichž provoz zajišťoval přímo jejich vlastníci. Energetická část elektrizovaných místních drah byla zestátněna již v roce 1945 v souladu s dekretem prezidenta republiky č. 100/1945 Sb. Do žádné ze slovenských místních drah nesměřovala až do konečného postátnění rozsáhlejší investice.²⁵³

VOZOVÝ PARK A TECHNIKA ŽELEZNIC

Slovenské dráhy disponovaly v závěru 30. let zastaralým vozovým parkem, některé používané lokomotivy byly starší než 40 let a u nákladních a osobních vozů životnost dosahovala 50 let. Na doplnění vozového parku objednala slovenská železniční správa 124 lokomotiv, 34 motorových vozů a 4 239 osobních a nákladních vagonů v celkové hodnotě 650 mil. Ks. Od začátku bylo jasné, že

²⁵² Martin Haidmann: Vývoj železnic na Slovensku, s. 540.

²⁵³ SNA, f. VÚŽD, kart. 3, Výročné správy ČSD.

vzhledem k válečné době a výrobě nebude získání takového objemu dodávek reálné. Obzvláště když za pomoci „přátelského doporučení“ německých železničních odborníků se po vzniku Slovenského státu změnil dodavatel železničních vozů i lokomotiv. V meziválečném období se železniční lokomotivní park doplňoval výhradně výrobky pražské ČKD anebo plzeňské Škodovky. SŽ změnily okamžitě strategické dodavatele a začaly objednávat lokomotivy a vozy u vídeňské firmy Wiener Lokomotivfabrik A. G. Wien Floridsdorf. Prvních šest kusů lokomotiv bylo na Slovensko dodáno v srpnu 1940.²⁵⁴

Problémem SŽ byly také nedostatečné dílenské prostory pro železniční techniku, které musely vykrývat dílnami v Protektorátu. Úvahy na vybudování technického zázemí pro potřeby železnice, které dosud bylo převážně v českých zemích, se staly na Slovensku tématem hned po získání autonomie v listopadu 1938. Prvním krokem byla rekonstrukce dílen ve Vrútkách, které se specializovaly na opravy kotlů lokomotiv a všeho souvisejícího s tlakem a výkonem páry. Tyto technické záležitosti obstarávaly dosud pro slovenské lokomotivy železniční dílny v Moravské Ostravě. Opravny v Trnavě byly zřízeny na údržbu a rekonstrukce čtyřnápravových vozů, které se dříve vozily do Nymburka. Postupně se tyto dílny soustředily jen na opravy lokomotiv a osobních vozů. Začátkem roku 1942 byla ve Vrútkách postavena nová slévárna na výrobu kotlů do lokomotiv a na odlévání různých technických komponentů pro lokomotivy, které dosud vyráběly vítkovické železárny. Ve Vrútkách se od roku 1940 specializovali jen na opravy nákladních vozů. Koncem roku 1943 zřídily SŽ opravnu akumulátorů ve Spišské Nové Vsi a tím se staly soběstačnými při provádění většiny oprav lokomotiv i vozů a nezávislými na železničních dílnách v Protektorátu.²⁵⁵

V souvislosti s válečným šetřením se velkým tématem stal kotelní kámen a jeho odstraňování. Kvalitní ostravské uhlí bylo nahrazeno méně jakostním hnědým uhlím z dolů u Hlohovce. To mělo menší výhřevnost a více popela. Ukazoval se také jeho negativní vliv na celý chod lokomotiv. Po vzoru maďarských techniků se začal používat na odstranění nánosů extrakt z divokých kaštanů. Ten sice kotelní kámen radikálně odstraňoval, ale na druhé straně v důsledku lepkavosti ničil kotelní plechy, parní válce a šoupátka, které se velmi rychle opotřebovávaly a snižovaly účinek stroje. Dokonce v důsledku uvolněných šroubů vytékala z kotlů voda. Až na základě chemických rozborů extraktu z kaštanů, který byl proveden ve Vídni, se zjistilo, že kyselina, kterou obsahuje, působí velmi agresivně nejen na kotelní kámen, ale i na samotný plech lokomotiv. Dvoutměsíčním testováním došlo ke zničení 15 %

254 SNA, f. ÚPV, kart. 109, Objednávka 6 parných motorových vozňov na rok 1940; Štefan Budinský: Železničné, cestné a vodné stavby v Slovenskom štáte, *Hospodárske rozhľady* 19, č. 2-3 (1944), s. 75.

255 MDCŽ BA, Archív, Technické diela železničné; SNA, f. MDVP (nezpracovaný), Dielenská služba SŽ; *Panoráma našej dopravy* 2, č. 2-3 (1941), s. 2.

lokomotiv, které musely projít komplexní rekonstrukcí. Nakonec bylo přistoupeno k používání přírodního roztoku, který se již dříve používal v piešťanských lázních k odstraňování kamene z minerální vody. Roztok byl namíchan místním chemikem a balneologem *Peterem Brezovským*. Ve zkouškách prováděných na 150 lokomotivách používaných od Bratislavy po Leopoldov se roztok plně osvědčil.²⁵⁶

V srpnu a listopadu 1940 musely být z provozu staženy lokomotivy a vozy s naftovými motory. Důvodem byla častá potřeba oprav. Její příčinou bylo používání nekvalitního mazacího oleje s vysokým obsahem karbonu. Trnavské železniční dílny každý týden dostávaly k opravě čtyři až pět motorových vozů, které vykazovaly stále stejný defekt, zadření klikového hřídele v důsledku špatné funkce mazání. Oprava jedné lokomotivy přišla na vysokou sumu 25 tisíc Ks. O problém se začal zajímat i ministr dopravy *Július Stano*. Vedení drah mělo snahu zajistit pravidelné dodávky dobrého oleje od petrolejářských distributorů působících na Slovensku. Se žádným z nich se však nedařilo uzavřít dlouhodobější kontrakt. Spíše neurčité přísliby došly od české společnosti Bratři Zikmundové a pak od firmy Pensylvania se sídlem v Žilině. To však na obnovení provozu diesellových motorových lokomotiv nestačilo.²⁵⁷

Z celkového počtu lokomotiv ČSD odevzdaných po Mnichovské dohodě a Vídeňské arbitráži Německým říšským drahám a Maďarským drahám se jich 237 po válce nevrátilo. Oproti tomu se po skončení války nacházely na území ČSR v provozu německé, polské, maďarské i rakouské lokomotivy, u kterých postupně docházelo k výměnám a návratům mezi železničními správami. Ke konci války disponovaly SŽ 665 lokomotivami, z toho 249 odvěkla německá armáda při ústupu a dalších 397 bylo zničeno v bojích či provozem, celkově tak 97 % z celkového počtu nebylo použitelných. V květnu 1945 ČSD disponovaly na Slovensku jen 22 provozuschopnými lokomotivami. Velké množství provozuschopných strojů se nacházelo v Čechách a na Moravě. To umožňovalo hned po skončení války obnovit na sjízdných tratích provoz. V roce 1946 byla uzavřena dohoda, že lokomotivní park bude po technické stránce v celé republice jednotný. Železniční majetek ale byl bilancovaný v obou částech republiky samostatně, odděleně byly účtovány i provozní výdaje. Ministerstvo dopravy v rámci solidarity nařídilo, aby část vozového parku z českých zemí byla přesunuta na východní Slovensko, kde byla objektivně velmi potřebná. Bezplatně zapůjčené lokomotivy dělaly záslužný velký kus práce, ale bilančně zatěžovaly českou stranu.²⁵⁸

Ke zlepšení vozového parku ČSD přispěly lokomotivy získané v rámci programu UNRRA. Dodáno bylo 20 kusů strojů americké konstrukce prona-

256 SNA, f. MDVP žel., kart. 3, inv. č. 110/20, Správa odboru.

257 SNA, f. MDVP žel., kart. 3, inv. č. 34, Ústredie sväzu železničiarov.

258 NA, f. MD I., kart. 343, Kompetence ministerstva dopravy na Slovensku ve věcech provozu.

jatých v roce 1945, 75 kusů zakoupených v roce 1946 a dále 15 kusů lokomotiv anglické konstrukce. Doplňit stavy lokomotiv pomohla i rychlá obnova jejich výroby ve Škodových závodech v Plzni a v ČKD Praha.²⁵⁹ V průběhu roku 1946 se ČSR snažila získat úvěry od Světové banky, které měly sloužit na nákup surovin, strojů, a velký objem financí měl směřovat do obnovy infrastruktury. Postupně mělo být uvolněno 72 mil. USD. Čerpání úvěrů výrazně ovlivnily květnové volby v roce 1946, kde v celostátním měřítku dominovali komunisté. V reakci na to USA, které měly dominantní vliv ve Světové bance, stoply další poskytování úvěrů pro Československo. Z celkové sumy 72 mil. USD získala republika 31 mil. USD. V důsledku toho muselo být pozastaveno několik desítek dopravních projektů. Šlo především o nákup strojů na výrobu lokomotiv a železničních vozů. Pro porovnání, do konce roku 1946 získala Velká Británie úvěry v celkové výšce 4,40 mld. USD, Francie 1,95 mld. USD, Nizozemí 490 mil. USD a Belgie 205 mil. USD.²⁶⁰

Důležitou pomocí pro železnice bylo odkoupení trofejních lokomotiv od Sovětského svazu. V červnu a červenci 1947 proběhla v Moskvě z podnětu sovětského ministerstva dopravy série jednání mezi československými a sovětskými zástupci železničních správ o opravách sovětských trofejních lokomotiv a jejich přestavbě na široký rozchod, která měla proběhnout v Československu. Součástí jednání byl i prodej části sovětských trofejních železničních vozidel Československu. Bylo dojednáno, že ČSD opraví a přestaví na široký rozchod 600 trofejních lokomotiv za cenu pokrývající vlastní náklady. Za tyto práce byl ČSD nabídnut odprodej 98 lokomotiv za cenu 22 500 Kčs za tunu hmotnosti. Za každý rok stáří lokomotivy byla z její ceny poskytnuta sleva 3,5 %.²⁶¹

PŘÍPRAVY NA ELEKTRIZACI ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A PODÍL NĚMECKA NA TĚCHTO PŘÍPRAVÁCH

První úvahy o zavedení elektrického pohonu železničních vozidel jsou spojeny s firmou Františka Křižíka, která v roce 1903 ukázala výhody elektrického provozu na místní dráze Tábor – Bechyně. Po vzniku ČSR se mnohokrát

259 Ludovít Hallon – Miroslav Sabol – Anna Falisová: *Vojnové škody*, s. 78; Alexander Chmelík – František Nemrava – Petr Slabý: *Dopravní technika a komunikační infrastruktura. Železniční doprava*, in: Jaroslav Foltá a kol.: *Studie o technice v českých zemích 1945–1992*, VIII, Praha 2003, s. 1114–1115.

260 SNA, f. RŠŽ, kart. 55, *Investície do železničnej obnovy*; Hana Kráčmarová a kol.: *Svoboda zrozená v boji. Revoluční léta 1944–1948*, Praha 2015, s. 176; Petr Prokš: *Československo a Západ 1945–1948. Vztahy Československa se Spojenými státy, Velkou Británií a Francií v letech 1945–1948*, Praha 2001, s. 120–135.

261 NA, f. MD I., kart. 73, *Dohoda mezi Československem a Sovětským svazem o opravě a přestavbě lokomotiv a o prodeji vozidel, patřících Sovětskému svazu jako válečná kořist, československému státu*.

uvažovalo o elektrizaci různých úseků. Jediným výsledkem těchto jednání se v meziválečném období stala elektrizace pražského uzlu realizovaná v letech 1926–1928. Po hospodářské krizi počátku 30. let se nikdo neodvážil v projektu elektrizování drah pokračovat. Významnou úlohu sehrál vedle krize i lobbying uhelných společností a také nechuť armády, obávající se větší zranitelnosti elektrického provozu. Oživení myšlenek na rozšíření elektřiny na železnici je spojeno s rokem 1938. Tehdy byla Spolkem inženýrů a architektů ve spolupráci s Masarykovou akademií práce vypsána soutěž na řešení dopravních problémů státu. Jedním z doporučení bylo provést elektrizaci hlavních železničních tepen. Další postup v tomto směru zastavila okupace a druhá světová válka. Nacistické Německo v rámci plánů na budování infrastruktury ve střední a jihovýchodní Evropě využitelné pro potřeby války a rozvoje svého „velkoprostorového“ hospodářství zařadilo Slovensko do programu modernizace železnic. Součástí tohoto programu měla být i elektrizace drah s použitím německé trakční soustavy 15 kV, 16 2/3 Hz, která již byla v Německé říši použita na 3 350 km tratí. S touto soustavou bylo vedle Slovenska počítáno i v Protektorátu. K nejdůležitějším výhodám elektrické trakce patřilo: zvýšení rychlosti, plynulejší zvládnutí stoupání, efektivnější využívání lokomotiv, větší čistota vozů, zkrácení doby oběhu nákladních vozů a odstranění rizika otravy cestujících zplodinami ze spalovaného uhlí v tunelech.²⁶²

Německo vstoupilo do plánů modernizace a elektrizace železnic na Slovensku letech 1941–1942. Během roku 1941 slovensko-německé vládní výbory pro obchodní výměnu a hospodářskou spolupráci dohodly koordinaci elektrizačního procesu na Slovensku s plány německého energetického hospodářství. Německo mělo poskytnout odborné poradenství, technickou literaturu a v plánu byla i harmonizace elektrotechnických norem. Spolupráci organizovala Hospodářská skupina pro zásobování elektrickou energií (Wirtschaftsgruppe Elektrizitätsversorgung) při říšském ministerstvu hospodářství. V listopadu 1941 slovenské ministerstvo dopravy a veřejných prací představilo vládním výborům program výstavby hydroelektráren a elektrizace železnic, koncipovaný za spolupráce s německými odborníky. Elektrizace měla začít na úseku Žilina – Spišská Nová Ves. Během tří let mělo být proinvestováno 300 mil. Ks. Tato akce byla součástí podstatně širšího plánu zvýšení výkonu a modernizace železniční sítě ve střední a jihovýchodní Evropě s cílem zabezpečit plynulé zásobování Říše surovinami a potravinami a upevnit logistické zázemí východního křídla. V zájmu realizace uvedeného plánu byli do zahraničí, konkrétně na Slovensko, do Maďarska, Rumunska a do Bulharska, vysláni zástupci oddělení Německých říšských

262 Alexander Chmelík – František Nemrava – Petr Slabý: Dopravní technika, s. 115.

drah (Deutsche Reichsbahnen - DRB) na říšském ministerstvu dopravy (Reichsverkehrsministerium - RVM). Na Slovensku zajišťoval plány vládní rada *Wilhelm Kaune* v pozici poradce ministerstva dopravy a veřejných prací. Zvýšení výkonu železnic ve střední a jihovýchodní Evropě Němci plánovali dosáhnout elektrizací železnic, modernizací železniční techniky, zvláště nasazením elektrických lokomotiv a sjednocením technických parametrů sítě elektrizovaných tratí podle německého vzoru. To znamenalo přechod na jednofázový střídavý proud s kmitočtem 16 2/3 Hz a s napětím 15 kV.²⁶³

Plán elektrizace slovenské sítě s prvním úsekem Žilina - Spišská Nová Ves připravili a konkretizovali členové slovenské a německé komise odborníků. Komise vznikly z iniciativy železničního odboru slovenského ministerstva dopravy, říšských drah a říšského ministerstva dopravy za osobní účasti říšského ministra dopravy *Juliusa Dorpmüllera*. V Bratislavě postupně vytvořili třináctičlennou Studijní komisi pro elektrifikaci Slovenských železnic, sestávající z představitelů ministerstva dopravy, slovenských elektráren, ministerstva národní obrany (MNO) a ministerstva financí. Komisi vedl šéf prezidia železničního odboru ministerstva dopravy *Ivan Viest* a jeho zástupcem byl hlavní ředitel Ústřední kanceláře všeužitečných elektráren *Ladislav Krčméry*. Mezi členy byl i ministerský rada a přednosta Ústřední stavební správy železniční *Rudolf Pavlík* nebo přednostové III. a IV. železničního odboru ministerstva dopravy *Alexander Dérer* a *Juraj Okrucký*. MNO reprezentovali major generálního štábu a dopravní velitel MNO *Jozef Parcan* a předseda Oddělení válečného hospodářství MNO major *Miloš Marko*. Za ministerstvo financí v komisi působil *Alexander Hrnčiar*.²⁶⁴ Německá elektrizační komise, jmenovaná říšským ministrem *Juliusem Dorpmüllerem*, byla méně početná, ale reprezentativní. V jejím čele stál přední německý odborník v oblasti elektrizace železnic, ministerský rada říšského ministerstva dopravy *Wilhelm Wechmann* a úlohu členů převzali vládní stavební rada říšského ministerstva dopravy *Hans Kother* a rada říšských drah na Centrálním úřadu Německých říšských drah v Mnichově *Gerhard Krienitz*. Na technických pracích komise se podílel i referent výstavby říšských drah z ředitelství říšských drah *Hans Kulla*.²⁶⁵

263 Bundesarchiv Berlin (BArch Berlin), f. R 5/21 552, Přípis Říšského ministerstva dopravy (RVM) z 29. 11. 1941 o pláne posilnenia výkonu a modernizácie železnic strednej a juhovýchodnej Európy; List RVM na ministerstvo dopravy a verejných prác v Bratislave (MDVP) z 10. 12. 1942, zaslaný také na ministerstvo dopravy Rumunska a Bulharska, propagující odbornou publikaci prof. Wechmanna a záměry říšských drah v zahraničí.

264 BArch, Berlin, f. R 5/21 552, List vedenia koncernu Siemens-Schuckertwerke Berlin na RVM z 22. 9. 1941 o pláne pozvať do Nemecka na študijnú cestu komisiu slovenských odborníkov; Přípis Oddelenia Nemeckých říšských železnic (DRB) RVM na regionálne riaditeľstvá a úrady DRB z 15. 1. 1942 o zložení a predbežnom programe návštevy slovenskej odbornej komisie.

265 BArch, Berlin, f. R 5/21 552, Správa Nemeckej elektrifikačnej komisie o rokovaniach na Slovensku z 1. 7. 1942.

Říšské ministerstvo dopravy a říšské dráhy ve spolupráci s německým koncernem Siemens-Schuckertwerke Berlin zorganizovaly pro slovenskou odbornou komisi studijní cestu do Ostmarky (bývalého Rakouska) a Německa, která se po delších přípravách uskutečnila ve dnech 13. až 18. dubna 1942. Slovenští odborníci navštívili elektrárny a elektrotechnická zařízení německých elektrických drah v oblasti Salcburku, Mnichova, Norimberku a Lipska. Vedle instruktáží a bohatého společenského programu bylo cílem cesty přesvědčit slovenské železniční techniky a zástupce ministerstva dopravy o výhodách elektrických drah postavených podle německých technických parametrů. Představitelé Slovenských drah totiž upřednostňovali systém střídavého proudu, avšak s kmitočtem 50 Hz. To by z německého pohledu mohlo narušit plán sjednocení technických norem mezinárodní sítě elektrických drah podle německého vzoru.²⁶⁶ Po ukončení exkurze se členové slovenské a německé komise setkali 22. dubna 1942 v Berlíně, kde jednali o obsahu elektrizačního plánu. Německá komise následně podnikla reciproční odbornou cestu na Slovensko přibližně v termínu 8. až 20. května 1942 spojenou s obhlídkou tratě Žilina – Spišská Nová Ves a s bohatým programem za velkého zájmu slovenských médií.²⁶⁷ Slovenská komise podnikla ve sledovaném období další studijní cesty po elektrických tratích Itálie, Švýcarska a Maďarska. Člen komise *Jan Okrucký* vyjádřil nevyhnutelnost modernizace slovenské železniční sítě pomocí elektrizace těmito slovy:

Na uskutočnenie myšlienky zavedenia elektrického pohonu železnic budú slovenské železnice skôr-neskôr donútené nielen príkazom diktujúcim zdokonaľovanie a modernizovanie železničnej premávky primerane k požiadavkám doby, ale hlavne príkazom národohospodárskym, t.j. nedostatkom vlastného uhlia a jeho neúmerného zdražovania, v ktorom sú odkázané na zahraničie.²⁶⁸

V podmínkách válečného hospodářství se cena uhlí neustále zvyšovala. V roce 1939 dosahovala cena za tunu uhlí v průměru 89,80 Ks, ale v roce 1941 to bylo už 152 Ks. Slovensko přitom mělo velký energetický potenciál v prudkých řekách, které se daly velmi dobře využít k výrobě elektrické energie.²⁶⁹

266 BArch, Berlin, f. R 5/21 552, Přípis Oddelenia DRB RVM na regionálne riaditeľstvá a úrady DRB z 15. 1. 1942; Telegramy zo 7. 4. 1942, 9. 4. 1942 a 1. 5. 1942 na Oddelenie DRB RVM o plánovanej náplni a priebehu študijnej cesty slovenskej odbornej komisie v Ostmarke (Rakúsku) a Nemecku.

267 K ohlasům na studijní cestu německých elektrizačních odborníků na Slovensko v květnu 1942 srovnej například články: Skúšky podmienok pre elektrifikáciu Slovenských železnic, *Hospodársky denník* 3, č. 7 (1942), s. 8–9; Německí elektrizační odborníci na Slovensku, *Slovenská politika* 108 (1942), s. 4.

268 Elektrizácia železnic na Slovensku, *Hospodárske rozhľady* 18, č. 9 (1943), s. 289.

269 MDCŽ BA, Archív, Technické diela železničné; Elektrizácia železnic na Slovensku, s. 289–290.

Jednání německé a slovenské komise vyvrcholila další návštěvou německých odborníků na Slovensku, a to v Bratislavě ve dnech 20. června až 2. července 1942. Během návštěvy probíhaly přednášky i další rozhovory *Wilhelma Wechmanna* a ostatních členů komise se slovenskými techniky a zástupci vládních kruhů, včetně ministra dopravy *Júliuse Stana*, na kterých byly předloženy konkrétní plány elektrizace železnic. V rámci rozhovorů byl podepsán slovensko-německý Protokol o elektrizaci důležitých dálkových tratí Slovenských státních železnic z 26. června 1942. Podle Protokolu se mělo přistoupit k elektrizaci železničního úseku Žilina – Spišská Nová Ves s německými technickými parametry ve dvou etapách Liptovský Mikuláš – Spišská Nová Ves, Žilina – Liptovský Mikuláš. To by si vyžádalo vybudování nových elektroenergetických kapacit s výkonem 25 MW. Bylo plánováno zvýšení výkonu tepelné elektrárny v Krompachách a postavení třech nových vodních elektráren, v rámci výstavby kaskády hydroelektráren na Váhu. Všechny nové elektrárny by se přizpůsobily německým parametrům. Odběr energie na zajištění provozu na elektrizovaných tratích měl dosáhnout 57 mil. kWh ročně.²⁷⁰

Ve zmiňovaném Protokolu dále stálo, že po dokončení prvního úseku měla elektrizace pokračovat na tratích Čadca – Žilina – Bratislava s odbočkou Leopoldov – Galanta, dále Kúty – Bratislava – Senec, Vrútky – Zvolen – Tomášovce ve dvou směrech přes Kremnicu a Banskou Bystricu, poté Spišská Nová Ves – Prešov a Brezno – Dobšiná. Uvedené úseky potřebovaly dalších 10 MW výkonu elektráren. Výsledkem celého plánu měla být elektrizace 900 km tratí, tedy asi třetiny slovenské sítě. Z hlediska železniční techniky bylo pro první úsek plánováno nasadit 20 elektrických lokomotiv od německých firem Siemens a Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft (AEG), z toho osm lokomotiv řady E 94 a dvanáct řady E 18. Také u lokomotiv měly být sjednoceny technické normy a parametry. Lokomotivy a další techniku pro elektrickou trakci by dodaly německé firmy Siemens-Schuckert a AEG. Tyto se dohodly na rozdělení objednávek ze Slovenska v poměru 50 : 50, na základě toho ministerstvo dopravy v červnu 1942 objednalo u každého z těchto podniků čtyři lokomotivy řady E 94 a ve stejném poměru i další vybavení pro plánovaný první elektrický úsek Liptovský Mikuláš – Spišská Nová Ves. Zanedlouho však mezi německými koncerny, které se podílely i na technické přípravě elektrizace Slovenska, vzplanul konkurenční boj, který zachvátil i další podniky v Říši.²⁷¹ Podle slovenských archivních pramenů ministerstvo dopravy

270 BArch, Berlin, f. R 5/21 552, Zápis z rozhovorov slovenskej a nemeckej elektrifikačnej komisie v Berlíne na RVM 22. 4. 1942; Správa Nemeckej elektrifikačnej komisie zo študijnej cesty na Slovensku zo 17. 5. 1942; Príloha 1 Správy Nemeckej elektrifikačnej komisie zo 17. 5. 1942; Protokol o elektrifikácii dôležitých diaľkových tratí Slovenských štátnych železnic z 26. 6. 1942 v Bratislave.

271 BArch, Berlin, f. R 5/21 552, Protokol o elektrifikácii dôležitých diaľkových tratí Slovenských

objednalo elektrické lokomotivy i u tehdy protektorátního podniku ČKD. Je možné, že šlo o „partyzánskou akci“ slovenských ministerských úředníků bez vědomí německé strany.²⁷²

Vzhledem k technické náročnosti budoucí výstavby a provozu elektrických drah ministr *Július Stano* ještě v květnu 1942 požádal říšského ministra dopravy o přijetí dvou slovenských železničních odborníků na dlouhodobý studijní pobyt v Německu. Říšský ministr vyhověl žádosti a povolil šestiměsíční stáž pro slovenské techniky *Otta Solárika* a *Štefana Višňovského* u *Wilhelma Wechmanna* a dalších německých odborníků ve výzkumných ústavech a u německých elektrotechnických firem. Koncerny Siemens-Schuckert a AEG se na pozadí vzájemného konkurenčního zápasu předháněly v nabídkách obsahu studijního programu.²⁷³ Zahájený plán elektrizace železnic na Slovensku však zastavily aktuálnější potřeby německého válečného úsilí. Vývoj na frontách druhé světové války se stával pro Německo stále méně příznivým.

Krátce po skončení války, ještě v období odstraňování válečných škod, zaznívaly z pověřenectva dopravy hlasy, aby byla na úseku Praha – Košice po plánovaném zdvoukolejnění nasazena místo parní trakce elektrická. Sbor pověřenců 22. listopadu 1945 podpořil elektrizaci hlavních železničních tratí a nařídil pokračovat v pracích zahájených během války. Postup měl být koordinován s pražským ministerstvem dopravy. Tyto podněty, příprava dvouletého hospodářského plánu Gottwaldovou vládou i potřeba úspor uhlí pro chemický průmysl a export, vedly v květnu 1946 k rozhodnutí ministerstva dopravy a pověřenectva dopravy elektrizovat nejméně 1 000 km hlavních železničních tratí stejnosměrnou soustavou 3 000 V. Pověřenectvo dopravy a ministerstvo dopravy zadaly v červnu 1946 zpracování generálního projektu elektrizace traťového úseku Žilina – Spišská Nová Ves v délce 165 km. V září 1946 byla potom ustanovena elektrizační komise, složená z odborníků v železniční dopravě, energetice, dopravního strojírenství a zástupců Státního plánovacího úřadu, jejímž úkolem bylo zajistit ve vrcholových orgánech státu a podnikové sféře plnění tohoto plánu. Koncem roku 1946 byla na podnět komise zadaná objednávka na výrobu prvních 17 elektrických lokomotiv s termínem dodání v letech 1950 a 1951. Komise musela toto rozhodnutí tvrdě

štátnych železnic z 26. 6. 1942 v Bratislave; Príloha 11 a 12 Správy Nemeckej elektrifikačnej komisie o rokovaniach na Slovensku z 1. 7. 1942; Objednávka elektrických lokomotív a elektrotechnických zariadení u Siemens-Schuckert Berlin a AEG zaslaná z MDVP 3. 7. 1942; List RVM z 10. 10. 1942 na vedenie koncernu Siemens-Schuckert Berlin.

272 MDCŽ BA, Archív, Technické diela železničné; Elektrizácia železnic na Slovensku, s. 289–290.

273 BArch, Berlin, f. R 5/21 552, Žiadosť MDVP na RVM z 15. 5. 1942 o prijatie dvoch slovenských technikov na študijný pobyt v Nemecku; List RVM na MDVP z 30. 5. 1942 o prijatí Ing. O. Solárika a Ing. Š. Višňovského na šesť mesačnú stáž v Nemecku; List vedenia koncernu AEG na RVM z 22. 10. 1942 so študijným programom pre slovenských technikov; List vedenia koncernu Siemens-Schuckert Berlin na RVM z 26. 11. 1942 so študijným programom pre slovenských technikov.

obhajovat, především na ministerstvu dopravy a na samotném Generálním sekretariátu Hospodářské rady, který byl pověřen přípravou dvouletého hospodářského plánu a v rámci něho naplánoval výrobu 290 parních lokomotiv. Začátky elektrizace československých železnic byly velmi náročné pro všechny zúčastněné, protože celá elektrizace včetně provozního zařízení měla být zajištěna výlučně z domácích zdrojů. Chyběly však potřebné zkušenosti, které musely být teprve získávány.²⁷⁴ Neustálé snahy o zpochybnování projektu přinutily několik členů komise k rezignaci. Komise se nebála otevřeně vyzdvihnout pozitivní postoj k elektrizaci železnic ze strany Slovenského státu: „Začarovaný kruh protrhli Slováci, kteří již za války připravili projekt elektrizace dráhy Žilina – Spišská Nová Ves, a kteří již Škodovým závodům a ČKD zadali objednávky elektrických lokomotiv pro tuto trať, zatím co Ministerstvo dopravy ještě pracuje jen na projektech.“²⁷⁵

Elektrizační komise vyzdvihla čtyři zásadní výhody elektrické trakce:

1. Z hospodářského hlediska – úspora uhlí 50 až 60 %.
2. Z trakčního hlediska – rychlý rozjezd a vysoká rychlost ve stoupání bez podstatného zhoršení účinnosti.
3. Z provozního hlediska – možnost zvýšit počet vlaků se zřetelem na nasazení jednotek a velká rovnoměrná rychlost souprav.
4. Z technického hlediska – vlastnosti elektrických lokomotiv, jejich větší konstrukční spolehlivost oproti parním lokomotivám.²⁷⁶

Od roku 1945 do roku 1950 se celková délka železničních tratí ve státě prodloužila o 131 km, a to z 12 993 km na 13 124 km, ale rozsah elektrizovaných úseků zůstal nezměněný – 116 km.

Po přípravných a projektových pracích byly stavební práce na Slovensku zahájeny v úseku Žilina – Spišská Nová Ves slavnostním výkopem v železniční stanici Varín v červnu 1949. Celkové náklady na výstavbu předmětného úseku byly propočteny na 450 mil. Kčs a na nákup elektrických lokomotiv bylo počítáno dalších 250 mil. Kčs. Na území českých zemí se obdobná oslava opakovala o dva roky později, v květnu 1951 v železniční stanici Poříčany na trati Praha – Česká Třebová.²⁷⁷ O rychlé realizaci plánů na elektrizaci tratí svědčí skutečnost, že pro ČSD byly na konci roku 1948 objednány čtyři elektrické lokomotivy určené na zkušební jízdy v okolí Žiliny. Lokomotivy měla dodat plzeňská Škodovka. Ta stejně jako ČKD v tomto období vyráběla lo-

274 Fridrich Beránek: Elektrizácia železnic Slovenska II, *Nové Prúdy* 2, č. 11 (1946), s. 267-268; Alexander Chmelík – František Nemrava – Petr Slabý: *Dopravní technika*, s. 1115-1118.

275 Rudolf Truchlík: *Zmodernizujeme železnice*, s. 51.

276 Tamtéž, s. 38-39.

277 Tamtéž, s. 33; Alexander Chmelík – František Nemrava – Petr Slabý: *Dopravní technika*, s. 1118.

komotivy plánované dvouletkou. Po únoru 1948 ale tyto podniky postupně ztrácely zahraniční odběratele, což otevíralo prostor pro vývoj nových výrobků. Pověřenectvo dopravy zadalo vývoj diesel-elektrické lokomotivy pro trať Žilina – Spišská Nová Ves a později i čistě elektrické lokomotivy. S ohledem na skutečnost, že vše potřebné pro elektrizaci tratí mělo být vyráběno tuzemským průmyslem, elektrizace jednotlivých železničních tratí současně rozvíjela i výrobní programy obou strojírenských kolosů.²⁷⁸

V první pětiletce (na léta 1949–1953) již bylo naplánované elektrizovat 2 000 km hlavních tratí. Po úseku Žilina – Spišská Nová Ves měla následovat trať na východní hranici Košice – Čop, jejíž elektrizace měla proběhnout ve třech etapách. Poté měly následovat úseky Vrútky – Diviaky – Banská Bystrica – Zvolen – Lučenec – Fiľakovo s paralelou Diviaky – Kremnica – Zvolen. Do poloviny 50. let se měla elektrizovat trať Žilina – Trenčín – Leopoldov – Bratislava.²⁷⁹

278 NA, f. MD I., kart. 35, Objednávka dalších 50 lokomotiv pro ČSD.

279 SNA, MDVP (nezpracovaný), Postup elektrizácie jednotlivých trati.



Stavba mostu na trati Banská Bystrica - Diviaky. Zdroj: SNA, f. STK, č. SK_1510_29443_02097.

ZÁVĚR

Uhry jako hospodářsky méně rozvinutá východní část habsburské monarchie zaostávaly až do poloviny 19. století ve všech atributech nastupující průmyslové revoluce. V plném rozsahu to platilo také o rozvoji železniční sítě. První úspěšný plán v dějinách železniční dopravy Uher se podařilo uskutečnit v letech 1839–1846, a to právě na území Slovenska. Šlo o trať Bratislava – Trnava – Sereď. Charakteristická pro dobové poměry byla skutečnost, že byl využit koňský pohon. Praktické potřeby a pokrok techniky vedly na konci 40. let 19. století k výstavbě první parostrojní železnice v Uhrách. V roce 1848 byl zahájen provoz na úseku Gänserndorf – Bratislava, který byl součástí dráhy z Vídně do Pešti. Nový impulz pro rozvoj železniční dopravy přineslo rakousko-uherské vyrovnání roku 1867. V letech hospodářské konjunktury 1869–1873 přibýlo na Slovensku celkem 888 km železnic. Zvláštní význam pro Slovensko měla Košicko-bohumínská dráha. Jednalo se totiž o jedinou hlavní trať orientovanou z východu na západ Slovenska. Ostatní hlavní tratě směřovaly ze severu k jihu do hlavního centra Uher Budapešti. Hospodářské oživení na sklonku 19. století přineslo další významnou kapitolu zakládání nových železnic. Na základě vládního programu z roku 1880 vznikaly především lokální dráhy, plnící úlohy regionálního rozvoje. Zakladatelské aktivity pokračovaly až do první světové války. V období let 1880–1900 bylo postaveno přibližně 1 220 km železnic a v letech 1901–1914 bylo předáno do provozu dalších 617 km místních drah. Propojování místních drah postupně vedlo k vytváření magistrál celoslovenského významu. V roce 1918 dosahovala délka sítě hlavních a lokálních tratí na území Slovenska už 3 228 km a byla v podstatě dobudovaná. Železniční dopravu však čekaly závažné systémové změny a výstavba technicky náročných tratí po historických změnách, které přinesl rok 1918.

Vznik Československa v říjnu 1918 dal Slovákům národní svobodu, ale v hospodářské sféře dlouhodobou stagnaci. Slovensko tvořilo východní část nového státu na podstatně nižším stupni rozvoje industrializace než české země. To generovalo množství sociálně-ekonomických problémů. Ty ještě znásoboval nepříznivý vývoj infrastruktury narušené po rozpadu Uher novými státními hranicemi. Zvláště to platilo pro železniční síť, představující jediný vyspělejší segment dopravního systému Slovenska. Celková geografická orientace a struktura železnic Slovenska, budovaných v severojižním

směru, neodpovídala hospodářsko-politickým a ani státoprávním a národněpolitickým zájmům nového státního celku. Úkolem bylo propojení dvou autonomních železničních systémů českých zemí a Slovenska, které vznikly v jiných historických souvislostech, do organického celku hlavními magistralami v transverzálním směru. Předtím vedlejší rovnoběžkové tratě bylo nutné propojit novými spojnicemi a přebudovat je na hlavní tahy. Další klíčovou otázkou byly vlastnické vztahy na železnici, které úzce souvisely s výší dopravních tarifů. Příčina spočívala v tom, že tarify na soukromých drahách byly vyšší než tarify na tratích v rukách státu. Uhry měly vyšší podíl soukromých tratí než Rakousko a v železničních společnostech převládal zahraniční kapitál. Celková hladina dopravních tarifů byla v Uhrách vyšší než v Rakousku. To platilo pro státní i soukromé dráhy. Existence oddělených soustav státních a soukromých železnic přinášela ještě jeden významný problém, a to lomený výpočet dopravních sazeb při přechodu ze státní na soukromou trať, kterým se náklady na dopravu po soukromých železnicích ještě zvyšovaly. Důsledkem uvedených poměrů byly velké rozdíly dopravních nákladů na železničních západní a východní části ČSR. Odstranění těchto rozdílů bylo možné sjednocením tarifů na státních drahách českých zemí a Slovenska, postátněním soukromých tratí, snížením vysokých tarifů na soukromých drahách na úroveň tarifů státních železnic a odstraněním lomeného výpočtu sazeb při přechodu ze soukromé na státní trať tzv. propočítáním tratí.

Po konsolidaci poměrů na slovenských železnicích, která byla zjara 1919 dočasně přerušena ničivým vpádem maďarské Rudé armády, mohly vládní orgány přistoupit k opatřením na přizpůsobení železniční sítě novým podmínkám. Železnice na území Slovenska se staly součástí celostátního podniku Československé dráhy (ČSD). Zároveň byly podřízeny centrálnímu ministerstvu železnic v Praze a regionálnímu železničním ředitelství v Bratislavě a v Košicích. Už v roce 1920 byl přijat finančně nákladný program dostavby důležitých úseků tratí, které by umožnily transverzálně propojit celý stát. Schválený byl ve formě zákona č. 235/1920 Sb. z. a n. z 30. března 1920. Počítal s výstavbou 17 úseků tratí a s rekonstrukcí a technickou modernizací řady stávajících tratí. Nové tratě měly do konce roku 1925 dosáhnout délky 556 km, z čehož 385 km mělo být postaveno přímo na Slovensku. Program však byl časově nereálný. Do cílového roku 1925 se podařilo realizovat pouze jednu trať, dlouhou 34 km. Stát nedokázal zpoždění dohnat ani ve druhé polovině 20. let. Výstavbu paradoxně urychlily až dopady velké hospodářské krize, neboť velké infrastrukturní projekty mohly přispět ke snížení nezaměstnanosti. Dalším motivačním činitelem bylo vojenské ohrožení ze strany Německa, vůči kterému mělo Slovensko plnit úlohu zázemí. Vlády meziválečné ČSR vybudovaly do konce 30. let z původního programu šest klíčových úseků železnic a dvě neplánované tratě, z kterých jedna zůstala v rozestaveném stavu. Další železniční úsek byl vybudován až v rámci poválečné re-

konstrukce. Nové železnice včetně trati dokončené v roce 1940 dosáhly délky 378 km. Finanční náklady jen na vlastní stavby vystoupaly v meziválečných letech na 1,4 mld. Kč. Za hlavní příčinu zpoždování výstavby je možné označit technickou a v závislosti na tom i finanční náročnost jednotlivých tratí. Byly totiž budovány ve složitých geologických podmínkách. Na devíti tratích muselo být vybudováno celkem 42 tunelů v celkové délce 24 km a 671 mostů. Dlouhodobě odkládané stavby plánovaných železnic však znamenaly pro hospodářství Slovenska vážné těžkosti, zvláště neúměrné prodlužování dopravních vzdáleností a tím i vyšší dopravní náklady. Pomalý postup výstavby železničních tratí se proto stal předmětem kritiky představitelů slovenského hospodářského a politického života.

Proces dalšího zestátňování železnic začala vláda plnit už v prvních měsících existence ČSR. Zestátňování předcházela proces tzv. nostrifikace podle zákona č. 12/1920 Sb. z. a n. z prosince 1919, tedy přenos sídla společnosti na československé území. Nostrifikaci soukromých drah na Slovensku řešila zvláštní tzv. slovenská úprava z července 1922. Nařízení o přeložení sídla do ČSR respektovala většina z 21 železničních společností Slovenska s výjimkou pěti. Mezi nimi však byla nejvýznamnější transverzální trať Košicko-bohumínská dráha (KBD). Její provoz sice převzal stát, ale centrála společnosti zůstala v Budapešti. Vlastní proces zestátňování začal oficiálně na základě vládního usnesení z května 1924. Postátňování se mělo realizovat ve třech etapách do roku 1927. V podmínkách Slovenska však plán nabíral zpoždění. V letech 1925–1927 stát získal prioritní akcie 13 slovenských místních drah. Odkoupení prioritních akcií hlavních drah, především KBD, se však podařilo až na konci 20. let. Hlavní příčinou byla zdlouhavá jednání o nostrifikaci mezi ČSR a Maďarskem, která byla součástí rozhovorů o československo-maďarské obchodní smlouvě, uzavřené v roce 1927. Nostrifikaci se podařilo dokončit až v roce 1935 a přebírání prioritních akcií menších soukromých tratí pokračovalo do konce 30. let. Odkoupení prioritních akcií přitom znamenalo jen ovládnutí majoritního podílu ve společnosti. Proces postátňování proto musel pokračovat i po roce 1938. Zdlouhavé přebírání soukromých železnic státem přineslo do hospodářského života Slovenska další handicap, a to dlouhodobé přetrvávání tarifních rozdílů na státních a soukromých drahách.

Právě odstraňování dualismu v systému železničních tarifů mezi západní a východní částí ČSR patřilo mezi nejvíce diskutované problémy meziválečné hospodářské politiky. V letech 1919–1920 zůstávaly tarifní systémy českých zemí a Slovenska bez podstatných změn. První krok k sjednocení tarifů podnikla správa státních železnic v roce 1921, kdy na svých tratích v celém státě zavedla jednotné dopravní tarify a odstranila lomený výpočet sazeb při přechodu zemských hranic. Odstraňování tarifních rozdílů na státních a soukromých tratích však postupovalo jen po malých krůčcích. Zvláštní pozornost byla věnována jednáním s KBD, která postupně odstraňovala

lomený výpočet sazeb a v roce 1926 snížila tarify na úroveň státních drah. K 1. lednu 1928 byly v rámci tzv. malé tarifní reformy sníženy tarify většiny železničních tratí Slovenska na úroveň státních drah. Do roku 1932 byl z velké části odstraněn i lomený výpočet sazeb mezi státními a soukromými drahami. Pro mnohé podniky však přišlo sjednocení sazeb pozdě, neboť podlehly konkurenci v důsledku neúměrně vysokých dopravních nákladů. Slovenský národohospodář Imrich Karvaš odhadoval škody slovenského hospodářství následkem tarifních rozdílů přibližně na 600 až 700 mil. Kč. Pomalé odstraňování tarifních rozdílů společně s pomalým procesem postátnění železnic a výstavby nových potřebných železničních úseků vytvářely tzv. dopravní problém Slovenska, který postupně nabýval hospodářsko-politický a následně též národněpolitický rozměr. Slovenští národohospodáři ve spolupráci se střízlivě uvažujícími představiteli hospodářského a politického života Slovenska hledali řešení „dopravního problému“ především cestou racionálních argumentů. Sdružovali se na půdě tzv. regionalistického hnutí, kde řešili i otázky rozvoje infrastruktury. V konečném důsledku se východisko společně podařilo najít, bohužel však se značným zpožděním.

Železniční dopravu na Slovensku po roce 1938 ovlivňovaly nové státoprávní změny, vojenskopolitický vývoj a potřeba systémových změn. Slovensko v rámci autonomie a následně osamostatněním v březnu 1939 získalo vlastní ministerstvo dopravy a veřejných prací. V jeho rámci působilo ředitelství nového státního podniku Slovenské železnice v čele s *Ing. Ivanem Viestem*. Územní ztráty bývalé ČSR na podzim 1938 měly pro železniční dopravu na Slovensku vážné důsledky. Síť železnic, přebudovaná v meziválečných letech, byla na vícerych významných úsecích opět narušená. Například standardní spojení Bratislavy s Prahou na třech místech přerušil německý zábor. Severní magistrála z Prahy přes Ostravu a Žilinu do Košic a do Jasiny na Zakarpatské Ukrajině (Podkarpatské Rusi) se „ze dne na den“ stala tratí, která přecházela přes pět států. Na jihu ztratila Bratislava přímé spojení se středním a východním Slovenskem. Odstoupením pohraničního území se délka železničních tratí Slovenska zkrátila o 930 km. Před novou vládní mocí proto stály v oblasti železniční dopravy náročné úlohy. Dalším klíčovým faktorem ovlivňujícím vývoj infrastruktury a zvláště železnic bylo vazalské postavení Slovenska vůči nacistickému Německu. Železniční doprava musela plnit hospodářské a vojenské potřeby Německé říše. Hlavní strategická orientace železniční sítě měla směřovat na východ ve smyslu plánů vojenské expanze. Zájmy Německé říše v železniční dopravě prosazoval zvláštní německý poradce na ministerstvu dopravy a další zástupci Říše na různých stupních řízení drah.

Přestavba železniční sítě byla finančně a technicky náročná, ale postupovala poměrně rychle. Chybějící železniční úseky musely zpočátku nahradit různé okliky a přeprava přes Maďarsko v rámci tzv. peážní dopravy. Přímé

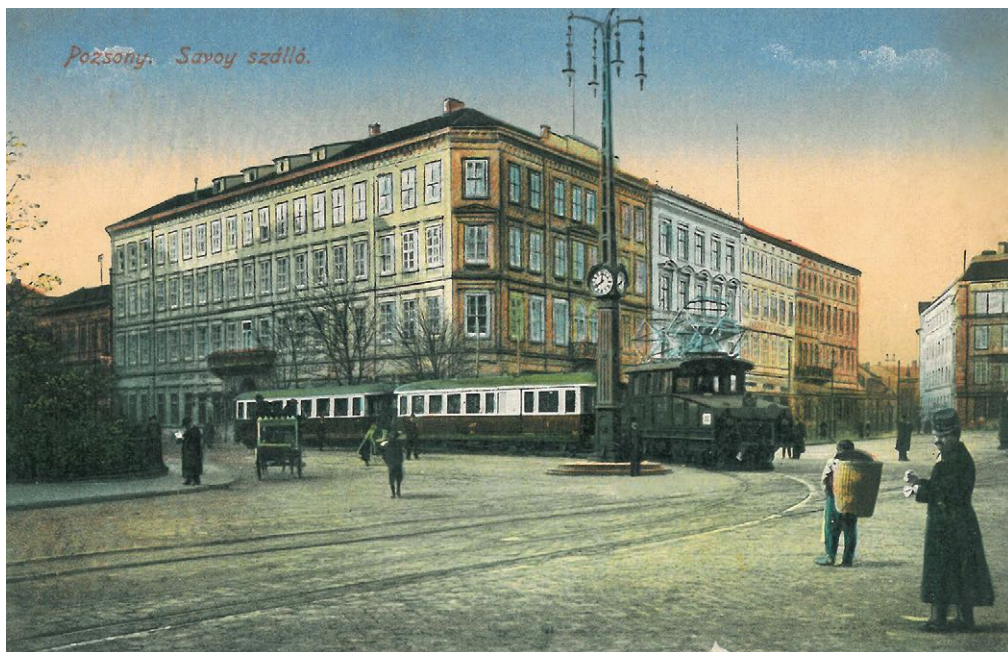
spojení západního a východního Slovenska se vyřešilo výstavbou nové dráhy Kapušany – Strážske, která zároveň poskytovala rychlé spojení na východ v souladu se zájmy Německa. Současně postupovaly dokončovací práce na železničních úsecích započatých v meziválečných letech. Šlo především o technicky náročnou unikátní trať Diviaky – Banská Bystrica s celou soustavou tunelů, dokončenou v roce 1940. Na trati se nachází i 4 698 m dlouhý Harmanecký tunel, který se zařadil mezi nejdelší v Evropě. Na jihu Slovenska pokračovaly intenzivní práce na nových úsecích železnic, které měly nahradit železniční spojení přerušená novou státní hranicí s Maďarskem. Jednalo se o tzv. gemerské spojky s mnoha tunely. Tyto úseky však zůstaly nedokončené, neboť po obnovení ČSR v původních hranicích ztratily dopravní význam. V letech 1939–1944 přibýlo celkem 83 km nových tratí. Ještě větší přínos však měly rekonstrukční práce. Ty si společně s výstavbou nových úseků vyžádaly vysoké náklady 1 514 mil. Ks. Jejich výše se přibližně rovnala finančním nákladům na železniční stavby na Slovensku v meziválečném období. Některé místní dráhy byly ještě stále v soukromých rukách, proto Slovenská republika pokračovala v postátňování železnic, které začalo v meziválečné době.

V rámci plnění vojenských potřeb Německa železnice sloužily také přepravě vojenských transportů, německých vojáků na ozdravné dovolené a německých dětí do ozdravných táborů na Slovensku. Černou kapitolou dějin železnic byly transporty židovského obyvatelstva do vyhlazovacích táborů. Ve spolupráci s Německem byl vypracován ambiciózní plán elektrizace železnic. Měl být zahájen úsekem Žilina – Spišská Nová Ves a následně pokračovat na dalších hlavních tratích. Realizaci plánu přerušil vývoj na frontách druhé světové války. Speciální úkoly plnily železnice během Slovenského národního povstání (SNP). Na povstaleckém území získaly autonomní řízení, nezávislé na centru v Bratislavě. V průběhu SNP však zároveň začala nová fáze destrukce železniční sítě, která vyvrcholila na přelomu let 1944–1945 přechodem fronty a ústupem německých jednotek ze Slovenska.

Po obnovení Československa v květnu 1945 se železnice na území Slovenska opět podřídily centrálnímu ministerstvu v Praze a staly se součástí obnoveného podniku ČSD. Zároveň působilo pověřenectvo dopravy v Bratislavě, které si do roku 1948 zachovalo významné kompetence. V rámci procesu znárodnění bylo v roce 1945 definitivně ukončeno postátňování železnic. Vládní hospodářské kruhy třetí ČSR přistoupily k poválečné obnově železniční sítě, nezbytné pro opětovné nastartování ekonomiky a obnovu společenského života širokých vrstev obyvatelstva. Slovensko však muselo nejdříve sumarizovat obrovské škody na technické základně železnic, které byly podstatně vyšší než v českých zemích. Nejvážnější škody způsobily ustupující německé jednotky, které s německou důsledností a podle přesně vydaných směrnic ničily železniční infrastrukturu. Z celkové délky 3 506 km železnic na dnešním území Slovenska německá armáda, partyzáni a bojové operace zničili 1 250 km

tratí a dalších 401 km staničních kolejí. Z počtu 1 111 mostních konstrukcí delších než 5 m bylo poškozených 798 mostů. Z původního stavu 665 lokomotiv zůstalo na Slovensku k dispozici jen 22.

Rekonstrukce železniční sítě začala už během osvobození Slovenska na jaře 1945. Naplno se rozvinula po skončení války a upevnění nové státní moci. Navzdory velmi složitým podmínkám se podařilo s nasazením všech materiálních a lidských sil, které byly k dispozici, obnovit v průběhu letních měsíců roku 1945 dopravu na hlavních železničních tazích. V podzimních měsících 1945 byla rekonstrukce technické základny železnic v zásadě ukončená a dopravu se podařilo obnovit i na velké části vedlejších tratí. Je však třeba poznamenat, že zvláště v případě mostních staveb šlo o provizorní rekonstrukce, které bylo potřeba postupně nahrazovat pevnými stavbami. Životně důležitá obnova železniční dopravy se v podmínkách poválečného Slovenska stala nástrojem politického zápasu mezi demokratickými silami, reprezentovanými Demokratickou stranou (DS), a představiteli nastupující autoritativní moci komunistické strany. Politický zápas o větší zásluhy na rekonstrukci železnic se odehrával během roku 1945 mezi pověřencem dopravy za DS *Kornelem Filou* a jeho nástupcem na postu pověřence za komunistickou stranu *Gustávem Husákem*, známým politikem dalších desetiletí. Pověřenec *Husák* předložil v rámci svého mandátu program další výstavby místních drah, který navazoval na stavební program z meziválečného období a otevíral novou kapitolu rozvoje železniční dopravy v úplně nových hospodářsko-politických podmínkách.

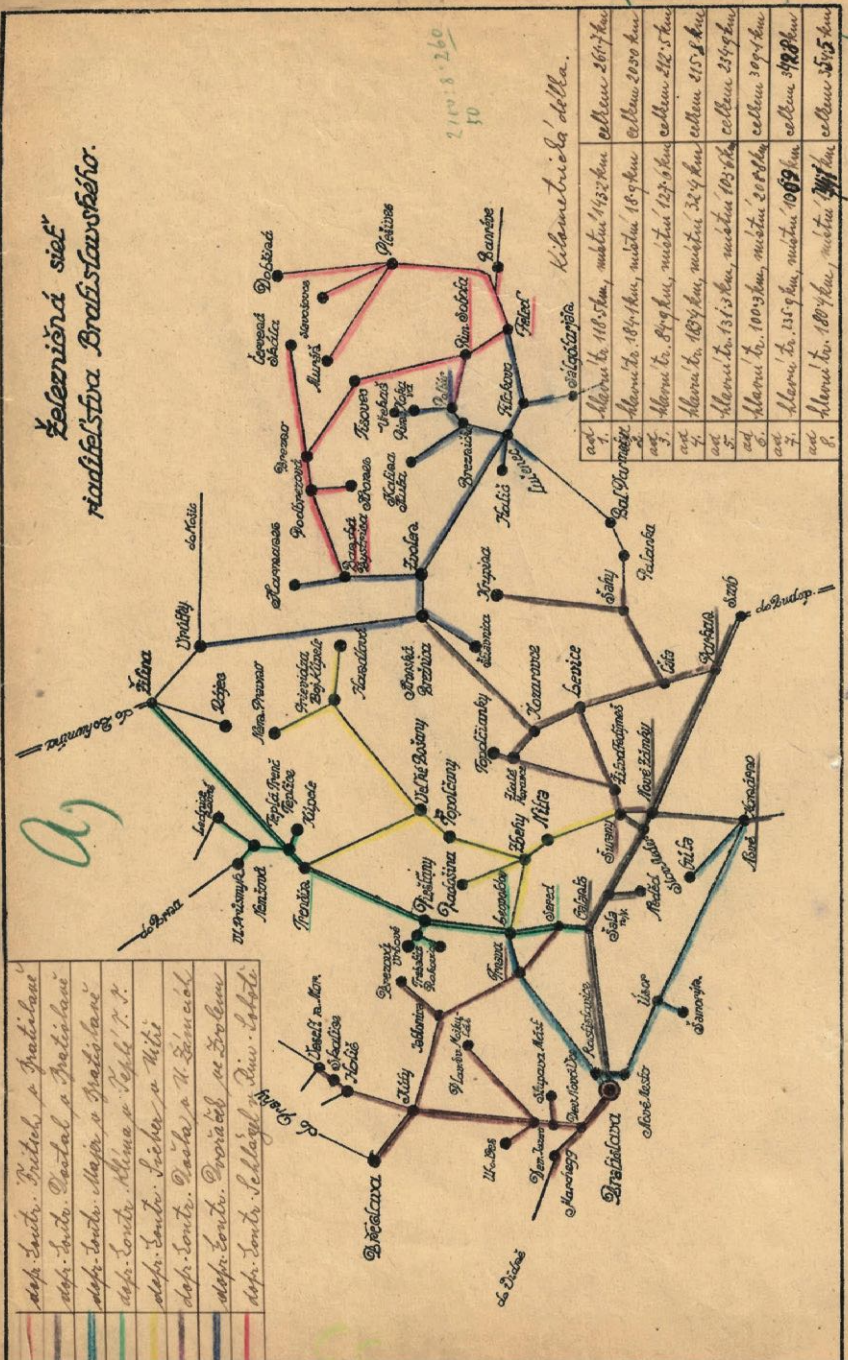


V roce 1914 zahájila provoz tramvaj Vídeň – Bratislava. Zdroj: archiv Miroslava Sabola.

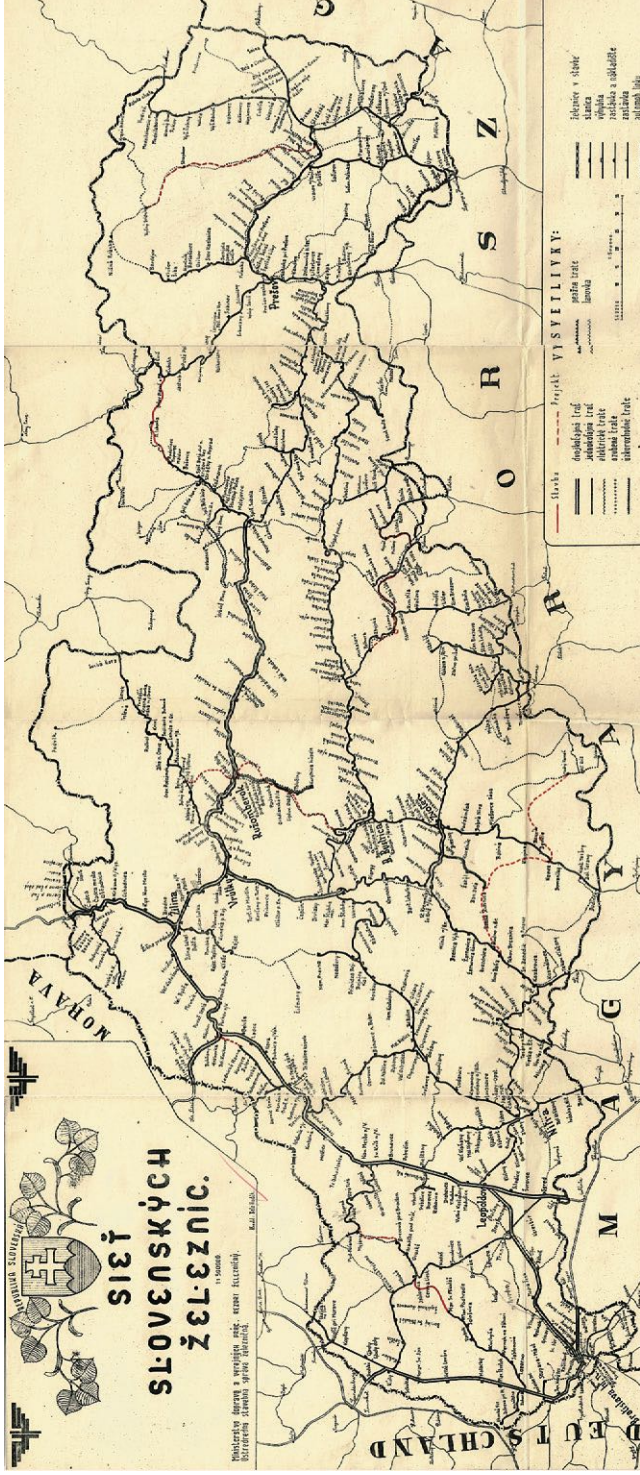


V meziválečném období končily vlaky ČSD na Podkarpatské Rusi. Nádraží v Mukačevu. Zdroj: archiv Miroslava Sabola.

Železničná sieť riaditeľstva Bratislavského.



Železniční síť bratislavského ředitelství v roce 1934. Zdroj: MDVP žel., kart. 198.



Plán sítě z doby druhé světové války. Zdroj: SNA, f. MDVP (nepracované).

RIADITEĽSTVOM ČS. ŠTÁT. ŽELEZNÍC V BRATISLAVE
 ÚRADNE PRESKÚMANÉ Č. $\frac{77}{1}$ —V—1932.

MINUTA
3. 3

NOVÝ JAZDNÝ POKRIADOK

PRE SLOVENSKO
A PODKARPATSKÚ RUS VÝŤAH.
PLATNÝ OD 22. MÁJA 1932.

NORMÁLNE JAZDNÉ III. TRIEDY NA ČSD:

Km	Osobný vlak	Rýchlik. príplatok	Km	Osobný vlak	Rýchlik. príplatok	Km	Osobný vlak	Rýchlik. príplatok
	Kč	Kč		Kč	Kč		Kč	Kč
1—2	1.—	6.—	51—55	14.60	12.—	201—210	55.60	18.—
3—5	1.40		56—60	16.—		211—220	58.20	
6—7	2.—		61—65	17.20		221—230	60.80	
8—10	2.80		66—70	18.60		231—240	63.40	
11—12	3.20		71—75	19.80		241—250	66.—	
13—15	4.—		76—80	21.20		251—275	71.—	
16—17	4.60		81—85	22.60		276—300	76.—	
18—20	5.40		86—90	23.80		301—325	81.—	
21—22	5.80		91—95	25.20		326—350	86.—	
23—25	6.60		96—100	26.40		351—400	91.—	
26—27	7.20	101—110	29.20	401—450	96.—			
28—30	8.—	111—120	31.80	451—500	101.—			
31—32	8.60	121—130	34.40	501—550	106.—			
33—35	9.40	131—140	37.—	551—600	111.—			
36—37	9.80	141—150	39.60	601—650	116.—			
38—40	10.60	151—160	42.40	651—700	121.—			
41—42	11.20	161—170	45.—	701—750	126.—			
43—45	12.—	171—180	47.60	751—800	131.—			
46—47	12.40	181—190	50.20	801—850	136.—			
48—50	13.20	191—200	52.80	851—900	141.—			

Jazdné pre druhú triedu osobného vlaku a rýchlikový príplatok pre druhú triedu ráta sa 1 a polnásobne, pre prvú triedu 2 a polnásobne ako pre tretiu triedu.

Vydaly spolky železn. úradníkov ČÚŽ, SSUŽ v Bratislave.

Cena 3 Kč

Jízdní řád pro Slovensko a Podkarpatskou Rus z roku 1932.

Zdroj: Považské múzeum v Žiline.

22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VII	VIII	IX	X	XI	XII				
I	II	III	IV	V	VI				
25	26	27	28	29	30	31			
24	49								
23	48								
22	47	20 kg	40 kg	50 kg					
21	46	Batašina - Relieppostek							
20	45								
19	44								
18	43								
17	42	50	40	30					
16	41	O	50	40					
15	40	S	30	20					
14	39	1/2	20	10					
13	38	10	90	10					
12	37	9	80	9					
11	36	8	70	8					
10	35	7	60	7					
9	34	6	50	6					
8	33	5	40	5					
7	32	4	30	4					
6	31	3	20	3					
5	30	2	10	2					
4	29	1	00	1					
3	28	Z	Z	Z					
2	27	Cestovní listok							
1	26	Cena							
von	1	Gebühr							
nach	2	R							
do	1	Z							

Čís. 000.000
 Fahrkarte
 Cestovný listok
 Deutsche Reichspost
 Slovenské Železnice

Slovenské Železnice
 Deutsche Reichspost

Cestovný listok
 Fahrkarte
 Čís. 000.000

26	1				26	1				
27	2	Bataštinová	Cestovní		27	2				
28	3	Relieppostek	Fahrkarte		28	3				
29	4	1	1	1	29	4				
30	5	10	2	10	30	5				
31	6	20	3	20	31	6				
32	7	30	4	30	32	7				
33	8	40	5	40	33	8				
34	9	50	6	50	34	9				
35	10	60	7	60	35	10				
36	11	70	8	70	36	11				
37	12	80	9	80	37	12				
38	13	90	10	90	38	13				
39	14	20	S	20	39	14				
40	15	30	R	30	40	15				
41	16	40	O	40	41	16				
42	17	50	P	50	42	17				
43	18				43	18				
44	19				44	19				
45	20				45	20				
46	21	Batašina - Relieppostek				46	21			
47	22				47	22				
48	23	50 kg	40 kg	20 kg	48	23				
49	24				49	24				
50	25				50	25				
	V	IV	III	II	I					
XII	XI	X	IX	VIII	VII					
11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11
31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21

22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
VII	VIII	IX	X	XI	XII				
I	II	III	IV	V	VI				
25	26	27	28	29	30	31			
24	49								
23	48								
22	47	Batašina - Relieppostek							
21	46	90	80						
20	45	80							
19	44	70							
18	43	60							
17	42	50							
16	41	40							
15	40	30							
14	39	20							
13	38	10							
12	37	9							
11	36	8							
10	35	7							
9	34	6							
8	33	5							
7	32	4							
6	31	3							
5	30	2							
4	29	1							
3	28	Ks	Ks	Ks					
2	27	Cestovní listok							
1	26	Cena							
von	1	Gebühr							
nach	2	R							
do	1	Z							

Čís. 000.000
 Fahrkarte
 Cestovný listok
 Deutsche Reichspost
 Slovenské Železnice

Slovenské Železnice
 Deutsche Reichspost

Cestovný listok
 Fahrkarte
 Čís. 000.000

26	1				26	1				
27	2	Bataštinová	Cestovní		27	2				
28	3	Relieppostek	Fahrkarte		28	3				
29	4	100	1	100	1	29	4			
30	5	200	2	200	2	30	5			
31	6	300	3	300	3	31	6			
32	7	4	4	400	4	32	7			
33	8	5	5	500	5	33	8			
34	9	6	6		6	34	9			
35	10	7	7		7	35	10			
36	11	8	8		8	36	11			
37	12	9	9		9	37	12			
38	13	10	10		10	38	13			
39	14	20	S	20	39	14				
40	15	30	R	30	40	15				
41	16	40	O	40	41	16				
42	17	50	P	50	42	17				
43	18	60		60	43	18				
44	19	70		70	44	19				
45	20	80		80	45	20				
46	21	90		90	46	21				
47	22	Batašina - Relieppostek				47	22			
48	23	50 kg	40 kg	20 kg	48	23				
49	24				49	24				
50	25				50	25				
	V	IV	III	II	I					
XII	XI	X	IX	VIII	VII					
11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11
31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21

Jízdenky Slovenských drah v letech 1939-1944.
 Zdroj: SNA, f. MH, kart. 520.



Jízdenka pro prominentní osoby za Slovenského státu. Jejím držitelem byl biskup Vojtaššák. Zdroj: Považské múzeum v Žiline.

Celoroční jízdenka z roku 1937 na Košicko-bohumínskou dráhu. Zdroj: Považské múzeum v Žiline.





Plakát k otvorení trati Prešov - Strážske. Zdroj: SNA, f. MDVP žel., kart. 197.

VYHLÁŠKA

Obyvatelé vesnice jsou za všechny vydané zprávy v jejich obci a okolí zodpovědni.

Bude-li kabelové, poštovní, železniční a pod. zařízení zlomyslně zničeno, ručí za to obec životy a jměním svých občanů.

Nevypátrá-li se pachatel, budou za to bráni k zodpovědnosti občané dotyčné obce a zastřeleni.

Der Kommandierende General.

Vyhláška německé branné moci z roku 1944 proti ničení železničního zařízení.
Zdroj: SNA, f. MH, i. č. H 07263.

SEZNAM PRAMENŮ A LITERATURY

ARCHIVNÍ PRAMENY

Národní archiv Praha (NA)

Fondy:

Archiv Huberta Ripky (AHR)

Ministerstvo dopravy I (MD)

Ministerstvo vnitra (MV)

Ministerstvo železnic I (MŽ)

Úřad předsednictva vlády 1945–1968 běžná spisovna (ÚPV-B)

Slovenský národný archív Bratislava (SNA)

Fondy:

Ministerstvo s plnou mocou pre správu Slovenska (MPS)

Ministerstvo dopravy a verejných prác – odbor železnic 1938–1945 (MDVP žel.)

Ministerstvo dopravy a verejných prác 1939–1945 (nezpracovaný) (MDVP)

Ministerstvo hospodárstva 1939–1945 (MH)

Ministerstvo vnútra 1939–1944 (MV)

Policajné riaditeľstvo v Bratislave 1920–1950 (PR I.)

Poriečny plavebný úrad 1913–1953 (PPÚ)

Povereníctvo dopravy 1945–1960 (PD)

Riaditeľstvo štátnych železnic v Košiciach 1882–1948 (RŠŽ)

Snem Slovenskej republiky 1939–1945 (SSR)

Úřad předsednictva vlády 1939–1944 (ÚPV)

Tatra banka – knihy úradné (TB – knihy úradné)

Výskumný ústav železničnej dopravy (VÚŽD)

Štátny archív Prešov (ŠA PO)

Fond:

Štátny stavebný úrad (ŠSÚ)

Vojenský historický archív (VHA)

Fond:

Ministerstvo národnej obrany – Pracovný zbor (MNO-PZ)

Podnikový archív Východoslovenských elektrární Košice (PA VSE KE)

Fond:

Spisy (nezpracované)

Muzejno-dokumentačné centrum železnic Bratislava (MDCŽ BA)

Fond:

Archív, Technické diela železničné

Bundesarchiv Berlin (BArch)

Fondy:

R 70 Slowakei

R 5/21 552

Bundesarchiv - Militärarchiv Freiburg (BA - MA Freiburg)

Fond:

RW 19/3 160

DOBOVÁ PERIODIKA

Automoto (1948)

Budovatel (1942, 1946)

Čas (1945, 1946)

Doprava (1946, 1947, 1948)

Grenzbote (1940)

Hospodářské dějiny (1991)

Hospodárstvo a právo (1938, 1939)

Historica Carpatica (1981)

Hlas dopravy (1940, 1942, 1943, 1944)

Hospodársky denník (1941, 1942, 1943)

Hospodárstvo a právo (1942, 1948)

Hospodárske rozhľady (1926, 1931, 1941, 1943, 1944)

Nástup (1941)

Nové prúdy (1946)

Nové slovo (1945)

Panoráma našej dopravy (1941, 1942)

Pravda (1946)

Prúdy (1925, 1926)

Robotnícke noviny (1926)

Slovák (1944)

Slovenská politika (1942)

Slovenský denník (1924)

Slovenský hospodársky kuriér (1940)

Úradný vestník (1945)

Výstavba Slovenska (1946)

Železniční obzor (1947)

DOBOVÁ LITERATURAAndrašík, Július: Vývin automobilovej dopravy na Slovensku, *Automoto* 3, č. 7-8 (1948), s. 100.Beránek, Fridrich: Elektrizácia železnic Slovenska II, *Nové prúdy* 2, č. 11 (1946), s. 7.Budinský, Štefan: Železničné, cestné a vodné stavby v Slovenskom štáte, *Hospodárske rozhľady* 19, č. 2-3 (1944), s. 73-79.*Budovateľský program Gotwaldove vlády*, Praha 1946.*Deset let Československé republiky*, II, Praha 1928.*Důvodová zpráva k vládnímu návrhu ústavního zákona o dvouletém hospodářském plánu*, Úřad předsednictva vlády, Generální sekretariát hospodářské rady 1946.Haidmann, Martin: Vývoj železnic na Slovensku, in: *Ročenka štátných a súkromných železnic Slovenskej republiky pre rok 1942-43*, Bratislava 1943, s. 530-544.Horak, Antonín: Poškodenie a oprava železnic na Slovensku, in: *Rekonštrukcia železnic na Slovensku*, Bratislava 1946, s. 8.

- Hospodářské problémy Slovenska*, Praha 1934.
- Hospodářství ČSR na jaře 1946*, Praha 1946.
- Janšák, Štefan: Národohospodářský žurnalizmus, *Prúdy* 10, č. 1 (1926), s. 8–9.
- Jura, Josef: Nedostatky a úkoly v dopravě, in: *Hospodářství ČSR na jaře 1946*, Praha 1946, s. 112–118.
- Kabeláč, Ján: Železnice v dvojročnom hospodárskom pláne, in: *Výstavba Slovenska* 1, č. 3 (1946), s. 11–13.
- Kapp, Otto: História prepočítavania dráh na Slovensku, *Hospodárske rozhľady* 6 (1931), s. 583–595.
- Kapp, Otto: Najslabší bod našej hospodársko-politickej štruktúry, *Hospodárske rozhľady* 1, č. 12 (1926), s. 844–855.
- Kapp, Otto: *O hospodárskych poměrech Slovenska a Podk. Rusi*, Praha 1924.
- Kapp, Otto: *O možnostech a předpokladech hospodářského plánu se zvláštním zřetelem na Slovensko*, Praha 1933.
- Kapp, Otto: *Potřeba soustavné hospodářské politiky na Slovensku*, Praha 1928.
- Kapp, Otto: Slovenský průmysl ve světové krizi, in: *Hospodářské problémy Slovenska*, Praha 1934, s. 22–29.
- Karvaš, Imrich: *Sjednocení výrobních podmínek v zemích českých a na Slovensku*, Praha 1933.
- Koller, Pavel: Železnice na prahu dvouletky, *Železniční obzor* 3, č. 1 (1947), s. 1–2.
- Konérza Josef: *Stavba jednokolejné hlavní dráhy z Handlové do Horní Štubně*, Praha 1933.
- Konérza Josef: *Stavba tunelu pod Polanou na dráze Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom*, Praha 1926.
- Kraus, Rudolf: Vývoj železniční prepravy s Maďarskom, *Hospodárske rozhľady* 16, č. 8 (1941), s. 226–257.
- Magyar statisztikai közlemények* (1913), 48.
- Mikloš, František: Nová železnica na východnom Slovensku, *Hospodárske rozhľady* 18, č. 7–8 (1943), s. 264–269.
- Novikov, Jakov A.: *Problém bídy*, Praha 1914.
- Oesterreichisches statistisches Handbuch*, Wien 1908.
- Prvý rok dvojročnice na Slovensku*, Bratislava 1948.
- Rekonštrukcia železníc na Slovensku*, Bratislava 1946.
- Ročenka štátnych súkromných železníc Slovenskej republiky pre rok 1942/1943*, Bratislava 1943.
- Rozvoj Slovenska v dvojročnici*, Bratislava 1950.
- Slovenský priemysel. Výročná správa Ústredného združenia slovenského priemyslu*, rok 1928, 1929, 1930, 1932, 1933, 1936, 1943.
- Slovenský regionalizmus a prezident republiky Dr. E. Beneš*, Bratislava 1937.
- Statistická příručka Republiky československé*, II, Praha 1925.
- Statistická ročenka Republiky československé 1938*, Praha 1938.
- Stodola, Kornel: *Hospodárske záujmy Slovenska v sneme*, Bratislava 1924.
- Stodola, Kornel: *Tarifná politika na Slovensku*, Bratislava 1923.
- Štatistická príručka Slovenska 1947*, Bratislava 1947.
- Štatistická príručka Slovenska 1948*, Bratislava 1948.
- Truchlík, Rudolf: *Zmodernizujeme železnice elektrizáciou*, Bratislava 1947.
- Ursíny, Dušan: *Zemepisný a hospodársky prehľad Slovenska*, Bratislava 1943.
- Vyhláška poverenictva národnej rady pre veci vnútorne zo dňa 11. júna 1945 o obmedzení cestovania, *Úradný vestník*, č. 7 (1945), s. 11.
- Začíname dvojročnicu*, Bratislava 1947.
- Zákon o dvouletém hospodářském plánu z 25. října 1946*, Usnesení ústavodárného Národního shromáždění 1946.
- Zatko, Peter: *Kus našej hospodárskej problematiky*, Bratislava 1940.
- Zatko, Peter: *Slovenský priemysel v roku 1937*, Bratislava 1938.
- Zpráva ministra dopravy a veřejných prac Júlíusa Stanu přednesená v zasednutí technicko-dopravného výboru Snemu Slovenskej republiky dňa 6. februára 1941.*
- Železničná tarifa pre cestujúcich, cestovných batožín a spešín. Platná od 1. júna 1943*, Bratislava 1943.

ODBORNÁ LITERATURA

- Balcová, Milena: Pracovní zbor národnej obrany v rokoch 1940–1945, in: Peter Sokolovič: *Od Salzburgu do vypuknutia Povstania. Slovenská republika 1939–1945 očami mladých historikov*, VIII, Bratislava 2009, s. 308–327.
- Barnovský, Michal: *Na ceste k monopolu moci. Mocenské zápasy na Slovensku v rokoch 1945–1948*, Bratislava 1993.
- Beňuš, Patrik: Kríza v železničnej dopravnej sieti na južnom území Slovenska po roku 1938, in: *Moc v dejinách ľudskej spoločnosti. Stretnutie mladých historikov XIII*, Košice 2024, s. 66–78.
- Beňuš, Patrik: Peážna doprava na území Pohronskej župy po Viedenskej arbitráži a jej vplyv na vznik Tomášovskej spojky a Gemerských spojok, in: Kateřina Hrušková a kol.: *České, slovenské a československé dejiny 20. storočia XVII.*, Hradec Králové 2023, s. 11–27.
- Bobák, Ján – Šutaj, Štefan: Obnova vojnou zničených obcí východného Slovenska v rokoch 1945–1948, *Historica Carpatica* 12 (1981), s. 12–27.
- Daněk, Jan: Vývoj organizace železničního provozu v Československu, in: *Mezinárodní symposium 150 let železnic v Československu*, Brno 1989, s. 89.
- Derfiňák, Patrik: Staničné kroniky, zdroj informácií o situácii na východnom Slovensku a Podkarpatskej Rusi, in: *Podkarpatská Rus a východné Slovensko v súradniciach času (1918–1939): čriečky z histórie*, Prešov 2017, s. 167–224.
- Dufek, Pavel: Infraštruktúrné stavby na Slovensku ve 30. letech 20. storočia. Nástroj překonání hospodářské krize, prostředek obrany, podpora industrializace?, *Česko-slovenská historická ročenka* 26, č. 1 (2024), s. 61–87.
- Đurechová, Mária: *Vývoj dopravy na Slovensku v medzivojnovom období 1918–1938*, disertační práce, Bratislava 1993.
- Engler, Marko: *Železnice v okolí Smoleníc a Dobrej Vody*, Trnava 2017.
- Engler, Marko: *120 rokov trate Lužianky – Hlohovec – Leopoldov*, Trnava 2018.
- Engler, Marko: *120 rokov trate Trnava – Smolenice – Jablonica – Kúty*, Trnava 2018.
- Etner, Hanuš: *Začiatky železnic na Slovensku*, Bratislava 1959.
- Faltus, Jozef – Průcha, Václav: *Prehľad hospodárskeho vývoja na Slovensku v rokoch 1918–1945*, Bratislava 1969.
- Folta, Jaroslav a kol.: *Studie o technice v českých zemích 1918–1945*, V, Praha 1995.
- Folta, Jaroslav a kol.: *Studie o technice v českých zemích 1945–1992*, VIII, Praha 2003.
- Gulík, Jozef ml.: *Železničné nehody na Slovensku*, Praha 2006.
- Hallon, Ludovít: *Industrializácia Slovenska 1918–1938. Rozvoj alebo úpadok?*, Bratislava 1995.
- Hallon, Ludovít: Príčiny, priebeh a dôsledky štrukturálnych zmien v hospodárstve medzivojnového Slovenska, in: *Slovensko v Československu 1918–1939*, ed. Valerián Bystrický – Milan Zemko, Bratislava 2004, s. 309–324.
- Hallon, Ludovít – Falisová, Anna – Miroslav, Morovics: *Chronológia vývoja vedy a techniky na Slovensku*, Bratislava 2006.
- Hallon, Ludovít – Sabol, Miroslav – Falisová, Anna: *Vojnové škody a rekonštrukcia Slovenska 1944–1948*, Bratislava 2011.
- Hlavačka, Milan: *Cestování v éře dostavníku. Všední den na středoevropských cestách*, Praha 1996.
- Hlavačka, Milan: *Dejiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*, Praha 1990.
- Hlavinka, Ján – Nižňanský, Eduard: *Pracovní a koncentračný tábor v Seredi 1941–1945*, Bratislava 2009.
- Holec, Roman: *Štát s dvoma tvármi. K hospodárskemu vývoju monarchie, Uhorska a Slovenska 1848–1867*, Bratislava 2014.
- Hons, Josef: *Dejiny dopravy na území ČSSR*, Bratislava 1975.
- Horváth, Štefan – Valach, Ján: *Peňažníctvo na Slovensku do roka 1918*, Bratislava 1975.
- Horváth, Štefan – Valach, Ján: *Peňažníctvo na Slovensku 1945–1950*, Bratislava 1984.
- Husák, Gustáv: *Svedectvo o Slovenskom národnom povstaní*, Bratislava 1975.

- Chmelík, Alexander – Nemrava, František – Slabý, Petr: Dopravní technika a komunikační infrastruktura. *Železniční doprava*, in: Jaroslav Folta a kol.: *Studie o technice v českých zemích 1945–1992*, VIII, Praha 2003, s. 1114–1115.
- Jakubec, Ivan: *Vývoj československých a německých drah 1929–1937*, Praha 1991.
- Jakubec, Ivan – Štemberk, Jan: *Cestovní ruch pod dohledem třetí říše*, Praha 2018.
- Jančura, Mikuláš: *Osobný automobilismus na Slovensku v letech 1918–1938*, Košice 2017.
- Kazimír, Štefan: Doprava, tovarovo-výměnné vztahy a mzdy, in: Mária Kohútová – Jozef Vozár: *Hospodárske dejiny Slovenska 1526–1848*, Bratislava 2006, s. 130–137.
- Klapita, Marián – Strišš, Jozef: *100 rokov Považskej železnice Trenčín – Žilina*, Žilina 1983.
- Klupal, Milan: *Autobusová prevádzka ČSD*, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic na území Slovenska*, Bratislava 2007.
- Klupal, Milan: *Pôsobenie podniku ČSD*, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic na území Slovenska*, Bratislava 2007.
- Klupal, Milan: *Stručné dejiny a súčasnosť železničnej dopravy na Slovensku*, Bratislava 1989.
- Kmeť, Ladislav: *125 rokov Rušňového depa Zvolen*, Vrútky 1997.
- Kráčmarová, Hana a kol.: *Svoboda zrozená v boji. Revoluční léta 1944–1948*, Praha 2015.
- Krajčovičová, Natália: *Začleňovanie Slovenska do československej republiky*, in: *Slovensko v Československu 1918–1939*, ed. Valerián Bystrický – Milan Zemko, Bratislava 2004, s. 70–83.
- Král, Milan – Habarda, Dušan: *Elektrická lokálna železnica Bratislava – Viedeň*, Bratislava 1992.
- Krejčí, Hynek: *Technika stavby, rekonstrukce a údržba tratí*, in: Jaroslav Folta a kol.: *Studie o technice v českých zemích 1945–1992*, VIII, Praha 2003, s. 1126–1145.
- Kubáček, Jiří a kol.: *Dejiny železnic na území Slovenska*, Bratislava 2007.
- Kubáček, Jiří – Školník, Marián: *SNP*, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železnic na území Slovenska*, Bratislava 2007.
- Kubů, Eduard – Pátek, Jaroslav (ed.): *Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami*, Praha 2000.
- Kučera, Tomáš: *Československé železnice*, Praha 1989.
- Lacko, Richard: *Ozubnicová trať Tisovec – Pohronská Polhora*, Vrútky 1996.
- Lacko, Richard: *120 výročí železničnej trate Zvolen – Vrútky*, Vrútky 1992.
- Lichner, Dušan: *Cez tunely Veľkej Fatry*, Žilina 2023.
- Lichner, Dušan: *Lesné železnice na Slovensku*, Žilina 2012.
- Lichner, Dušan: *Úzkokolajky na Slovensku*, Žilina 2012.
- Mičko, Peter: *Hospodárska politika Slovenského štátu. Kapitoly z hospodárskych dejín Slovenska v rokoch 1938–1945*, Krakov 2010.
- Nižňanský, Eduard: *Nacizmus, holokaust, slovenský štát*, Bratislava 2010.
- Novotný, Michal: *Jak železnice zasáhly do vývoje měst, Reburber. Zpravodaj Národního technického muzea. Křižovatky architektury* 11 (2015), s. 44–47.
- Novotný, Michal: *Za železničními dílnami v Bubnech. Za starou Prahu, Věstník Klubu Za starou Prahu* 45 (16), č. 3 (2015), s. 24–26.
- Osyková, Linda: *Volebné kampane politických strán na Slovensku počas 1. ČSR*, Bratislava 2012.
- Pavlíček, Stanislav: *Naše lokálky*, Praha 2002.
- Petrinec, Jozef a kol.: *100 rokov železnic na hornej Nitre*, Prievidza 1996.
- Popelka, Petr: *Zrod Moderní dopravy. Modernizace dopravní infrastruktury v Rakouském Slezsku do vypuknutí první světové války*, Ostrava 2013.
- Prejav K. Gottwalda na celoslovenskej konferencii KSS v Žiline 12. 8. 1945, in: Marta Vartíková: *Komunistická strana Slovenska. Dokumenty z konferencií a plén 1945–1948*, Bratislava 1971, dokument 48.
- Prokš, Petr: *Československo a Západ 1945–1948. Vztahy Československa se Spojenými státy, Velkou Británií a Francií v letech 1945–1948*, Praha 2001.
- Průcha, Václav a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, I. Období 1918–1945*, Brno 2004.
- Průcha, Václav a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918–1992, II. Období 1945–1992*, Brno 2009.

- Purgina, Ján: *Vývoj železnic na Slovensku od roku 1837 so zreteľom na Bratislavu*, Bratislava 1957.
- Referát Viliama Širokého na celoslovenskej konferencii KSS v Žiline 11. 8. 1945, in: Marta Vartíková: *Komunistická strana Slovenska. Dokumenty z konferencií a plén 1945–1948*, Bratislava 1971, dokument 43.
- Rezolúcia o situácii a najnaliehavejších úlohách vo výstavbe štátu z celoštátnej konferencie KSS 12. 8. 1945, in: Marta Vartíková: *Komunistická strana Slovenska. Dokumenty z konferencií a plén 1945–1948*, Bratislava 1971, dokument 50.
- Ringes, Vladimír: *Stezkou dějin naší dopravy*, Praha 1958.
- Rychlík, Jan: *Cestovní ruch a vývoj osobní železniční a autobusové dopravy v období socializmu*, in: Jan Štemberk a kol.: *Kapitoly z dějin cestovního ruchu*, Praha 2012, s. 166.
- Rychlík, Jan: *Vídeňská arbitráž a rozvoj osobní dopravy na Slovensku*, *Hospodářské dějiny* 19 (1991), s. 117–131.
- Rychlík, Jan: *Vznik, zánik a obnova Československa a změny v železniční dopravě mezi českými zeměmi a Slovenskem*, in: *Česko-slovenská historická ročenka 2017–2018*, Bratislava 2018, s. 251–267.
- Sabol, Miroslav: *Dejiny dopravy na Slovensku 1938–1948 (1950)*, Bratislava 2015.
- Sabol, Miroslav: *Infraštruktúra*, in: Ludovít Hallon a kol.: *Vzostup a pád hospodárskeho vývoja Slovenska 1942–1945*, Bratislava 2019, s. 188–242.
- Sándor, Karol: *100 výročie otvorenia železničnej trate Levice – Hronská Dúbrava*, Levice 1996.
- Schvarc, Michal – Hallon, Ludovít – Mičko, Peter: *Podoby nemecko-slovenského „ochranného priestelstva“*. *Dokumenty k náboru a nasadeniu slovenských pracovných síl do Nemeckej ríše v rokoch 1939–1945*, Bratislava 2012.
- Szojka, Ladislav: *Bratislava a železnice. Železnice v Bratislave do roku 1918*, Bratislava 2010.
- Szojka, Ladislav: *Dejiny lokálnych železníc na Slovensku*, Bratislava 2016.
- Szojka, Ladislav: *Dejiny Tatranskej elektrickej železnice*, Bratislava 2012.
- Szojka, Ladislav: *Dejiny železničnej siete na Slovensku*, Bratislava 2019.
- Szojka, Ladislav – Kubáček, Jiří: *Súkromné železnice*, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železníc na území Slovenska*, Bratislava 2007, s. 140–142.
- Szojka, Ladislav – Kukučík, Pavol – Kukučík, Rudolf: *Košicko-bohumínska železnica*, Bratislava 2002.
- Šimko, Peter: *Jazda storočiami. Dejiny dopravy na Slovensku a výpoveď exponátov z malého múzea*, Žilina 2020.
- Šimko, Peter a kol.: *Košicko-bohumínska železnica. Veľká kniha o ocelevej tepne severného Slovenska. 150 rokov Košicko-bohumínskej železnice 1872–2022*, Žilina 2022.
- Školník, Marián: *Investície*, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železníc na území Slovenska*, Bratislava 2007.
- Školník, Marián: *Personálne a sociálne záležitosti*, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železníc na území Slovenska*, Bratislava 2007.
- Školník, Marián: *Pôsobenie podniku SŽ*, in: Jiří Kubáček a kol.: *Dejiny železníc na území Slovenska*, Bratislava 2007.
- Štemberk, Jan: *Fenomén cestovního ruchu. Možnosti a limity cestovního ruchu v meziválečném Československu*, Pelhřimov 2009.
- Štemberk, Jan: *Pěšky, na lyžích, na kole, lodí či autem. K dějinám československé turistiky v letech 1945–1968*, Pelhřimov 2017.
- Štemberk, Jan: *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*, Praha 2010.
- Štěpán, Miloslav: *Přehledné dějiny československých železnic 1824–1948*, Praha 1958.
- Turóci, Martin: *Košicko-bohumínska železnica a Kysuce*, in: Peter Šimko a kol.: *Košicko-bohumínska železnica. Veľká kniha o ocelevej tepne severného Slovenska*, Žilina 2022, s. 167–182.
- Turóci, Martin – Lichner, Dušan: *Slovenské lesné železnice*, Čadca 2023.
- Vysloužil, Jiří: *Vývoj železniční sítě v Československu*, in: *Mezinárodní symposium 150 let železnic v Československu*, Brno 1989, s. 71–81.
- Žikeš, Vladimír: *Slovenské povstání bez mýtů a legend*, Praha 1990.

WEBOVÉ ZDROJE

Referát J. J. Styka v SNR (online), <http://www.psp.cz/eknih/1945snr/stenprot/005schuz/soo5002.htm>.

Správa K. Fila o stave rekonštrukcie dopravného systému na 7. schôdzi SNR 6. 6. 1945 (online), <http://www.psp.cz/eknih/1945snr/stenprot/005schuz/soo5002.htm>.

SUMMARY

Up to the mid-19th century, the economically less developed eastern part of the Habsburg Monarchy—Hungary—lagged behind in all the attributes of the emerging industrial revolution. This included the development of its railway network. The first successfully executed plan in the history of Hungarian rail transport was in the years 1839–1846 and was carried out in the territory of Slovakia. This was the Bratislava-Trnava-Sereď line. What was characteristic of the period was the use of horses. Towards the close of the 1840s, practical needs and technological progress led to the construction of the first steam railway in Hungary. 1848 saw the commencement of operations on the Gänserndorf-Bratislava section, a part of the railway from Vienna to Pest. The Austro-Hungarian Compromise of 1867 brought a new impetus for the development of railway transport. In the economic boom years 1869–1873, a total of 888 km of railways were added in Slovakia. Of particular importance to Slovakia was the Košice-Bohumín Railway. It was the only main line oriented from the east to the west of Slovakia. The other main lines ran from north to south to the center of the Hungarian Kingdom, Budapest. The economic revival at the end of the 19th century brought another important chapter in the establishment of new railways. More, mainly local, rail lines were built on the basis of an 1880 government program, meeting the goals of regional development. Founding activities continued until the outbreak of WWI. Between 1880–1900, approximately 1,220 km of railways were built, and in 1901–1914, another 617 km of local railways were put into operation. The interconnection of local railways gradually led to the creation of arterial railway lines of national importance. By 1918, the network of main and local lines in the territory of Slovakia was basically completed, spanning 3,228 km. However, after the historical changes brought about by the year 1918, serious systemic adjustments and the construction of technically demanding lines were in store for the railway transport system.

The creation of Czechoslovakia in October 1918 gave Slovaks national freedom but also long-term stagnation in the economic sphere. Slovakia formed the eastern part of the new state, which was significantly less industrialized than the Czech lands. This generated numerous socio-economic problems. These were further compounded by an unfavorable development of the infrastructure, disrupted by the new state borders after the disinte-

gration of Hungary. This was especially true for the railway network, representing the only fairly advanced segment of Slovakia's transport system. The overall geographical orientation and structure of Slovakia's railways, built in a north-south direction, did not correspond to the economic and political interests of the new state entity. The task was to connect the two autonomous railway systems of the Czech lands and Slovakia, which were created in different historical contexts, into an organic whole by main trunk lines in a transversal direction. Previously secondary parallel lines had to be interconnected with new connecting lines and rebuilt into main lines. Railway ownership relations, which were closely related to transport costs, were another key issue. This was because fares on private lines were higher than those on state-owned lines. Hungary had a higher proportion of private lines than Austria, and foreign capital was predominant in railway companies. The overall level of transport fares was higher in Hungary than in Austria. This was true for both state and private railways. The existence of separate systems of state-owned and private railways presented another significant problem, namely the split calculation of transport rates when switching from a state-owned to a private line, which further increased the fares of private railways. All of these things combined resulted in large differences in railway transportation costs between the western and eastern part of Czechoslovakia. Eliminating these differences was made possible by the unification of state-owned railways' fares across the Czech lands and Slovakia, the nationalization of private railways, reducing high private railway fares to match those of private railways, and the elimination of the split rate calculation of fares when switching from a private to a state-owned railway—the so-called proportioning of railway lines.

After the consolidation of the conditions of the Slovak railways, which was temporarily interrupted in the spring of 1919 by the devastating invasion of the Hungarian Red Army, government authorities were able to proceed with measures to adapt the railway network to the new conditions. Railways in Slovakia became part of the national enterprise *Československé dráhy* (ČSD). At the same time, they were subordinated to the central Ministry of Railways in Prague and the regional railway directorates in Bratislava and Košice. As early as 1920, a costly program for the completion of important sections of tracks was adopted, which would facilitate the transverse interconnection of the entire state. This program was legally formalized by Act No. 235/1920 Coll. of March 30, 1920. It encompassed the construction of 17 sections of tracks and the reconstruction and technical modernization of many existing tracks. The new lines were to span a length of 556 km by the end of 1925, of which 385 km were to be built directly in Slovakia. However, the program was unrealistic in terms of the set-out schedule. By the target year of 1925, only a single 34 km long track had been completed. The state was

unable to make up the delay for the remainder of the 1920s. Paradoxically, the construction was accelerated only by the effects of the great economic crisis. That is because large infrastructure projects could contribute to reducing unemployment. Another motivating factor was the military threat from Germany, against which Slovakia was to be an operating base. By the end of the 1930s, the governments of interwar Czechoslovakia built six key railway sections as well as two unplanned lines, of which one remained under construction. Another railway section was only built as part of the post-war reconstruction. The new railways, including the line completed in 1940, reached a length of 378 km. The costs to build them alone rose to 1.4 billion Czechoslovak crowns in the interwar years. The delay in construction can mainly be attributed to the technical and, consequently, the financial demands of the individual lines. This was because they were built in complex geological conditions. A total of 42 tunnels with a total length of 24 km, and 671 bridges had to be built on nine lines. However, the long-postponed construction of the planned railways presented serious difficulties for Slovakia's economy, especially the disproportionate lengthening of transport distances and thus higher transport costs. The slow progress of the construction of railway lines thus drew criticism from top Slovak economic and political figures.

The government commenced further nationalization of railways in the first months of the existence of Czechoslovakia. Nationalization was preceded by the so-called nostrification process under Act No. 12/1920 Coll. from December 1919, i.e., the transfer of the company's headquarters to Czechoslovak territory. The nostrification of private railways in Slovakia was addressed by a special Slovak regulation issued in July 1922. All but 5 of the 21 Slovak railway companies accepted the regulation on the transfer of the headquarters to Czechoslovakia. The holdings of those companies rejecting the regulation, however, included the most important transversal track, the Košice–Bohumín Railway (KBD). Although its operation was taken over by the state, the company's headquarters remained in Budapest. The process of nationalization officially began on the basis of a government resolution from May 1924. Nationalization was to be implemented in three stages by 1927. The prevailing conditions in Slovakia, however, resulted in the plan being delayed. In the years 1925–1927, the state acquired priority shares in 13 local Slovak railways. However, the buyout of priority shares of the main railways, especially KBD, was not possible until the end of the 1920s. This was due to the lengthy negotiations on nostrification between Czechoslovakia and Hungary which were part of the talks on the Czechoslovak–Hungarian trade agreement concluded in 1927. Nostrification was not completed until 1935, and the takeover of priority shares of smaller private lines continued until the end of the 1930s. At the same time, the purchase of priority shares only meant control of the majority share in the company. The process of nationalization therefore had

to continue even after 1938. The lengthy takeover of private railways by the state brought another handicap to Slovakia's economic life, namely the long-term persistence of fare differences on state-owned and private railways.

The elimination of dualism in the system of railway tariffs between the western and eastern part of Czechoslovakia was one of the most discussed problems of interwar economic policy. In the years 1919–1920, the fare systems of the Czech lands and Slovakia remained without substantial changes. The first step towards the unification of fares was taken by the state railway administration in 1921, when it introduced uniform transport fares on its lines throughout the state and eliminated the split calculation of rates when crossing national borders. However, only incremental progress proved possible in the elimination of fare differences on state-owned and private lines. The main focus was on negotiations with the KBD, which gradually eliminated split rate fare calculation and, in 1926, reduced the fares to match those of state-owned railways. As of January 1, 1928, as part of the so-called small tariff reform, the fares of most railways in Slovakia were lowered to the level of state-owned railway fares. By 1932, the split calculation of rates between state-owned and private railways was largely eliminated. However, for many businesses, the unification of rates came too late, as they had succumbed to competition due to disproportionately high transport costs. Slovak national economist Imrich Karvaš estimated the damage to Slovak economy as a result of tariff differences at approximately 600 to 700 million Czechoslovak crowns. The slow removal of rate differences, together with the slow process of nationalizing the railways and the construction of the necessary new railway sections, created the so-called transport problem of Slovakia, which gradually took on an economic policy—and subsequently also a national political—dimension. In cooperation with sober-minded leading figures of Slovakia's economic and political life, Slovak economists sought a solution to the “transport problem”, primarily through rational arguments. They joined together on the grounds of the so-called regionalist movement, as part of which they also addressed issues of infrastructure development. In the end, they managed to find a joint solution, but, unfortunately, with considerable delay.

Railway transport in Slovakia after 1938 was influenced by new changes in state law, military-political developments and the need for systemic changes. Within the framework of autonomy and subsequent independence in March 1939, Slovakia got its own Ministry of Transport and Public Works. Part of this institution included the directorate of the new state enterprise, Slovak Railways, led by railway engineer Ivan Viest. The territorial losses of former Czechoslovakia in the autumn of 1938 had serious consequences for railway transport in Slovakia. The railway network, rebuilt in the interwar years, was once again disrupted in several important sections. For example, regular ser-

vice between Bratislava and Prague was interrupted in three places by German occupation. The northern arterial railway line from Prague via Ostrava and Žilina to Košice and to Jasina in Transcarpathian Ukraine (Subcarpathian Ruthenia) became a line that crossed five states practically overnight. In the south, Bratislava lost its direct connection with central and eastern Slovakia. With the withdrawal of the border territory, the length of Slovakia's railway lines was shortened by 930 km. The new government thus faced challenging tasks in railway transport. Another key factor influencing the development of infrastructure and especially railways was Slovakia's vassal position vis-à-vis Nazi Germany. Railway transport had to fulfill the economic and military needs of the German Reich. The main strategic orientation of the railway network was eastward to support military expansion plans. The interests of the German Reich in rail transport were promoted by a special German adviser at the Ministry of Transport and other representatives of the Reich at various levels of railway management.

Redevelopment of the railway network was financially and technically demanding but progressed relatively quickly. Missing railway sections initially had to be compensated for by various detours and transport through Hungary as part of the so-called toll line transport (*péage*). The lack of a direct connection between western and eastern Slovakia was resolved by the construction of the new Kapušany–Strážske railway, which also provided a fast connection to the east, in line with Germany's interests. At the same time, work was being finished on railway sections started in the interwar years. These primarily concerned the technically demanding and unique Diviaky–Banská Bystrica line with an entire system of tunnels, completed in 1940. The line includes the 4,608-meter long Harmanec Tunnel, which was ranked among the longest in Europe. In the south of Slovakia, intensive work continued on new railway sections, which were supposed to replace the railway connections cut off by the new national border with Hungary. These were so-called Gemer connections with many tunnels. However, these sections remained unfinished, as they lost their importance for transport after the restoration of Czechoslovakia to its original borders. In the years 1939–1944, a total of 83 km of new tracks were added. However, an even greater benefit was provided by the reconstruction works. These works, together with the construction of new sections, required high costs of 1,514 million SKK. This amount was approximately equal to Slovakia's total railway construction costs in the interwar period. Some local railways were still in private hands, so the Slovak Republic continued nationalizing railways, an effort that started in the interwar period.

As part of fulfilling Germany's military needs, the railways also served to move military transports, German soldiers on convalescent leave and German children to convalescent camps in Slovakia. A dark chapter in the his-

tory of railways was the transport of the Jewish population to extermination camps. An ambitious railway electrification plan was drawn up in cooperation with Germany. It was supposed to start with the Žilina–Spišská Nová Ves section, and then continue with other main lines. The implementation of the plan was interrupted by developments on the fronts of WWII. Railways also saw special use during the Slovak National Uprising (SNP). The rebel territory acquired autonomous management, independent of the headquarters in Bratislava. Simultaneously with the SNP, a new phase of the destruction of the railway network began, which culminated at the turn of 1945 with the crossing of the front and the retreat of German troops from Slovakia.

After the restoration of Czechoslovakia in May 1945, the railways in the territory of Slovakia were once again subordinated to the central ministry in Prague and became part of the restored enterprise Československé dráhy. At the same time, there was a transport commission in Bratislava, which retained important competences until 1948. Once nationalization began in 1945, the process of fully bringing railways under state control was gradually completed. Government economic circles of the Third Czechoslovak Republic proceeded with post-war restoration of the railway network, necessary for restarting the economy and restoring the social life of broad sections of the population. However, Slovakia first had to tally the enormous damage to the technical base of the railways, which was significantly higher than in the Czech lands. The most serious damage was caused by retreating German units, which destroyed the railway infrastructure with German consistency, following precisely issued directives. Of the total length of 3,506 km of railways in today's territory of Slovakia, the German army, partisans and combat operations destroyed 1,250 km of tracks and another 401 km of station tracks. Of the 1,111 bridge structures longer than 5 meters, 798 bridges were damaged. Out of the original 665 locomotives, only 22 remained available in Slovakia.

Reconstruction of the railway network began right with the liberation of Slovakia in the spring of 1945, fully blossoming after the end of the war and the consolidation of the new state power. With the deployment of all available material and human resources, it was possible to restore transit on the main railway lines during the summer months of 1945 despite the very difficult conditions. In the autumn months of 1945, the reconstruction of the technical infrastructure of the railways was more or less finished, and transit was also restored on large sections of secondary lines. However, it should be noted that, especially in the case of bridge structures, these were temporary reconstructions, which had to be gradually replaced by permanent structures. In the conditions of post-war Slovakia, the vital restoration of railway transport became an instrument of political struggle between democratic forces, represented by the Democratic Party (DS) and representatives of the emerging authoritarian power of the Communist Party. In 1945, the commis-

sioner of transport for DS, Kornel Fila, fought for credit for the reconstruction of the railways with his successor as commissioner for the communist party, Gustáv Husák, who went on to make a name for himself as a politician in the following decades. As part of his mandate, Commissioner Husák presented a program for the further construction of local railways, which built upon the construction program from the interwar period and started a new chapter in the development of railway transport in completely new economic and political conditions.

O AUTORECH

PhDr. Miroslav SABOL, PhD.

Samostatný vědecký pracovník na Oddělení dějin věd a techniky **Historického ústavu Slovenskej akademie vied, v. v. i., v Bratislavě**. Pedagogicky působil na Ústavu hospodářských a sociálních dějin Filozofické fakulty UK v Praze. Participuje na projektech s Katedrou historických věd Fakulty humanitních studií UK v Praze. Zabývá se hospodářskými a sociálními dějinami Slovenska a Československa ve 20. století. Je autorem nebo spoluautorem devíti vědeckých monografií a 139 dalších vědeckých prací, vydaných na Slovensku a v zahraničí.

PhDr. Ludovít HALLON, DrSc.

Vedoucí vědecký pracovník a vedoucí Oddělení dějin věd a techniky **Historického ústavu Slovenskej akademie vied, v. v. i., v Bratislavě**. Věnuje se dějinám hospodářství a techniky na Slovensku a v širším středoevropském prostoru v období od konce 19. do poloviny 20. století. Je autorem nebo spoluautorem čtrnácti vědeckých monografií a přibližně 160 dalších vědeckých prací, vydaných na Slovensku a v zahraničí.