

Neznáma, známa história – pamätné knihy železničných staníc

Mgr. Daša Krčová, Mgr. Jozef Prillinger, Bc. Stanislav Horváth

Smelo a bez zaváhania môžem napísať, že železnica je jediným dopravným odvetvím, ktoré malo a má smerodajný vplyv na vývoj našej spoločnosti, nielen hospodársky ale aj sociálny a kultúrny. Rovnako tak má železnica bohatú históriu a tradíciu. História železnice a nielen železnice je zachytená aj v Pamätných knihách železničných staníc, ktoré sú veľmi cenným historickým materiálom ako pre štúdium dejín železnice a dopravy, tak aj regionálnych dejín.

Tradícia písania pamätnej knihy ŽST začína v roku 1923 vydaním Výnosu ministerstva železníc - Pamätní knihy železničných úradů. Sebrání pamětí na dobu převratu: *„Aby zachovány byly důležité a pamětihodné události železniční, jež nebylo by lze v budoucnosti seznati z registratur a archivů železničních, dále aby i pro zpracování místní historie v obcích mohly býti poskytnuty příspěvky železničními úřady, jest u všech dopravních a staničních úradů zříditi obligatorně „Pamětní Knihu“, do níž by se zapisovaly všechny důležité a pamětihodné události.“*

Keďže dejiny jednotlivých staníc nezačínali rokom vydania výnosu, ukladal povinnosť späťne zachytiť informácie a tiež zemepisný a polohopisný obraz príľahlej oblasti.

Na základe uvádzaného výnosu, jednotlivé riaditeľstvá železníc vydali vlastné rozkazy o tvorbe Pamätnej knihy. Predmetné rozkazy riaditeľstiev železníc ukladali aj povinnosť zasielať opis pamätnej knihy do železničného archívu. Neskôr do jeho pobočiek na riaditeľstvách podľa územnej príslušnosti. Z tohto dôvodu Archív ŽSR vlastní aj opisy pamätných kníh z Moravy ale na druhej strane nemáme opisy pamätných kníh z Kysúc, keďže boli zasielané archívu Olomouckej dráhy.

Vydaný výnos taktiež riešil aj spôsob písania pamätnej knihy – určoval základnú štruktúru pamätnej knihy, avšak aj spracovateľom ponechával priestor na voľné popisovanie udalostí. Štruktúra pamätnej knihy je len akýmsi návodom a pomôckou pri písaní. Nie je striktno určenou povinnou formou. Podľa vydaných výnosov a rozkazov by mala pamätná kniha obsahovať informácie o premenovaní stanice, pridelení zastávky, personálne obsadenie, štatistické údaje o preprave a pod., stavebné úpravy stanice, mimoriadne udalosti, významné činy zamestnancov a ďalšie udalosti, ktoré považuje spracovateľ za vhodné uviesť do pamätnej knihy.

Opisy pamätných kníh z tohto prvého obdobia písania pamätných kníh sa však v Archíve ŽSR nenachádzajú, ale sú uložené v Slovenskom národnom archíve.

Veľa pamätných kníh sa počas druhej svetovej vojny, zničilo, stratilo, alebo po odovzdávke staníc v pohraničných oblastiach s Maďarskom sa nevrátili späť. Aby boli čo najviac eliminované tieto nepriaznivé dôsledky bol v roku 1945 vydaný výnos o znovuzavedení pamätných kníh, ktorý obsahuje aj povinnosť pri stratených pamätných knihách doplniť úvod.

Obnovované, novelizované rozkazy a nariadenia k pamätným knihám vychádzali približne raz za 10 rokov. Posledná Smernica o tvorbe a uchovávaní pamätnej knihy vyšla v roku 2009. Okrem tvorby pamätnej knihy rieši aj problematiku ukladania/odovzdávania originálov pamätných kníh.

Čo je vlastne pamätná kniha.

Pamätná kniha je výborným pomocníkom pre bádateľov dokumentujúcim spoločnosť v určitom období, a to nielen z pohľadu železnice ako takej, ale aj železnice ako výrazného smerodajného prvku rozvoja spoločnosti (štátu).

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

Pamätne knihy ŽST sú uložené na jednotlivých železničných staniaciach. V archíve ŽSR sú uložené tzv. opisy pamätných kníh a „Zbierka opisov“ pamätných kníh obsahuje opisy zo 450 železničných staníc. Opis predstavuje prepísaný záznam z pamätnej knihy zaslaný Archívu ŽSR. Bohužiaľ tieto opisy sú niekedy jediným, čo sa z pamätnej knihy zachovalo. A tak dodávame vďaka aj za to málo.

Uvádzanie technického rozvoja do praxe železničnej dopravy si vyžaduje okrem technickej stránky aj ich organizačné zabezpečenie. V tomto prípade máme na mysli zavádzanie bezobslužných technológií, ktoré sa zasluhujú o preradenie niektorých železničných staníc do nižších kategórií. Originály pamätných kníh železničných staníc, ktoré stratili samostatnosť, sú uložené v Archíve ŽSR v zbierke Pamätne knihy ŽST. Je ich 114.

V niektorých prípadoch sa opisy a originálny pamätných kníh zhodujú, sú to jednotlivé zápisy vložené do spisového obalu. V mnohých prípadoch, ale originály pamätných kníh obsahujú fotografie, rôzne výstrižky z novín a ďalšie prílohy. Niektoré pamätne knihy

sa tiež viedli v knihách, niektoré stanice si tieto knihy nechávali zviazať na mieru. Často krát sú obohatené o rôzne ilustrácie a maľby so železničnou tematikou a vyznačujú sa farebnou výzdobou. Napr. železničná stanica Čierna nad Tisou.

Najstaršie pamätne knihy ŽST sa začali písať v roku 1918, väčšina však až v roku 1923-1924, po vydaní už spomínaného výnosu Ministerstva. Dnes Pamätnú knihu píše každá samostatná železničná stanica, a to, aj za tie nesamostatné stanice, ktoré pod ňu patria. V súčasnosti to je 65 železničných staníc.

Keďže téma znie *Veda a kultúra a šport v archívnych dokumentoch*, tak sme sa v príspevku zamerali na podiel železnice predovšetkým v týchto oblastiach. Ako sme už povedali, Pamätne knihy železničných staníc odrážajú život na stanici, nielen na stanici a dokumentujú udalosti spojené so železnicou a bezprostrednou lokalitou či regiónom. Nemálo železničiarov sa podieľalo aj na kultúrnom či športovom živote obce.

Ku kultúrnemu životu obce patria aj návštevy významných osobností, ktoré sa často krát do obce prepravili práve po železnici. Vymenujem aspoň najvýznamnejších predstaviteľov politického života, ktorý precestovali náš štát vlakom: Masaryk, Beneš, Tiso, Havel, zo zahraničných osobností možno spomenúť rumunský kráľ Karol, sovietsky predstaviteľ Chruščov či Brežnev.

Pri návštevách osobností boli stanice vždy nádherne vyzdobené, ako napr. v Košiciach pri návšteve prezidenta T.G.Masaryka v roku 1921, alebo v Piešťanoch pri návšteve prezidenta Beneša v roku 1936.

Návšteva Masaryka v Košiciach

Dňa 21.9.1921 navštívil Košice prezident T.G.Masaryk v spoločnosti svojej dcéry Alice, premiéra Dr. E. Beneša s manželkou a členmi vlády. Počas svojej cesty navštívil Martin, Bystricku a Liptovský Mikuláš.

Návšteva Beneša v Piešťanoch v roku 1936

Dňa 24. Septembra t.r. precestoval cez Piešťany pán prezident republiky Dr. Beneš smerom na Leopoldov. Zvláštny vlak čis. 7677 prešiel stanicu o 9 hod. 08 min. Vlak prechádzal stanicu krokom. Stanica bola nádherne vyzdobená.

Ďalším predstaviteľom, ktorý cestoval železnicou bol prezident Dr. Jozef Tiso, ktorý sa zúčastňoval otvorenia trate, či zahájil výstavbu trate.

18. decembra v roku 1940 cestoval na slávnostné otvorenie trate Banská Bystrica – Dolná Štubňa odb.

Dňa 18.12.1940 precestoval cez stanicu Zvolen pán Prezident Slovenskej republiky Dr. Jozef Tiso v sprievode vlády. Cestoval do Banskej Bystrice na slávnostné zahájenie dopravy na trati Banská Bystrica – Dolná Štubňa dňa 19.12.40.

V roku 1943 sa zas zúčastnil otvorenia trate Prešov – Strážske

Medzi najvýznamnejšie udalosti východného Slovenska patrí otvorenie premávky na železničnej trati Prešov – Strážske, čo sa stalo za prítomnosti prezidenta Dr. Jozefa Tisu, ministra dopravy Stanu a iných významných osobností štátu.

Veľkou udalosťou v Československej socialistickej republike bola návšteva sovietskych predstaviteľov súdruha Chruščova a Bulganina v roku 1957. Hranice nášho štátu prekročili v Čiernej nad Tisou :

V mesiaci júni 1957 cez našu pohraničnú stanicu cestovala na návštevu do našej vlasti Sovietska stranícka a vládna delegácia, ktorú viedol prvý tajomník ÚV KSSS súdruh Nikita Sergejevič Chruščov a predseda rady ministrov Bulganin. Do Čiernej nad Tisou prišli privítať Sovietsku stranícku a vládnu delegáciu prvý tajomník ÚV KSCS súdruh Antonín Novotný a prvý tajomník ÚV KSS súdruh Karol Bacílek. Delegácie prišlo privítať cez 15.000 občanov z celého okolia.

Na svojej ceste, okrem iných prechádzali aj stanicami Považská Bystrica, Ilava, Východná.

Na priateľskú návštevu Československa v roku 1961 opäť zavítal N.S.Chruščov, ktorý sa zastavil na stanici Leopoldov a podpísal sa aj do pamätnej knihy.

„Veľký deň prežíval kolektív našej stanice ako aj ľud okolitých obcí dňa 31.5.1961, kedy našou stanicou precestoval predseda vlády ZSSR s. N. S. Chrusčov a počas pobytu vlaku v stanici, vystúpil z vlaku, pričom bol s veľmi srdečnými ováciami privítaný. No najkrajším a najdojímavejším aktom bolo, keď zobral na ramená malé dieťa z náručia matky a nežne s ním hovoril. Pri tejto príležitosti podpísal sa aj do pamätnej knihy Kroniky železničnej stanice Leopoldov.“

Niekedy je návšteva osobnosti dielom náhody, ako to bolo v roku 1967 v Liptovskej Teplej:

Dňa 6.2.1967 o 21,51 hodín, kedy medzi stanicami Liptovská Teplá – Ružomberok v km 277,4 za chodu vlaku 5291 vykoľajilo sa pre odpadnutie čapu na vozni Z 10. bolo vykoľajených 7 vozňov, ktoré boli dané na zrušenie. Škoda na majetku ČSD činila 178,720 Kčs. Doprava bola na obidvoch hlavných koľajách prerušená až do 6,55 hodín. Dvojkolajná prevádzka bola obnovená až 21,28 hodín. Táto nehoda bola tiež veľmi nepriaznivá preto, že práve v ten čas vracal sa do SSSR s. Brežnev, ktorý bol v ČSSR na priateľskej návšteve. V tomto čase sme zapísali veľkú udalosť v našej stanici, keď vládny vlak musel byť v našej stanici zastavený pre odvesenie parného rušňa.

Na kultúrnom živote sa podieľala železnica aj prepravou umelcov a umeleckých telies.

V pamätných knihách sa spomína aj takáto preprava. Napr. na stanici Bratislava - prístav bol v roku 1951 ubytovaný súbor Alexandrovcov v spacích a salónnych vozňoch počas národných slávností na Devíne.

V roku 1955 bol tento súbor ubytovaný vo vozňoch na stanici Bratislava ÚNS.

4.2.1952 boli na stanici Bratislava ÚNS umiestnené zvláštne vlaky s čínskym súborom, ktorý po dvoch dňoch pokračoval do Pardubíc a Hradca Králové.

Na rozvoji kultúrneho života sa podieľala železnica nielen prepravou účinkujúcich ale aj divákov. Napr. počas kúpeľnej sezóny v Piešťanoch, kedy sa konal aj hudobný festival, bola stanica a aj vlaky preplnené. (1956,1957,1959, 1960). Počas festivalu bola stanica pekne vyzdobená a bola tu zriadená aj informačná služba.

Na kultúrnom živote sa angažovali aj samotní železničiar. Napríklad v pamätnej knihe stanice Liptovská Teplá sa v zápise z roku 1934 píše : *Prednosta stanice vrchný adjunkt Štefan Hubačka verejne na všakovakých oslavách koncertuje ako huslista sólista často. V roku 1919 bol dirigentom prvého slovenského spevokolu v Ružomberku. V r. 1931 založil a stal sa predsedom „Ružomerského dobrovoľného združenia“ počítajúceho 34 členov, ktoré teleso vystupovalo na všetkých národných oslavách s programom domácich i cudzích skladateľov. Tohto roku sa vzdal funkcie predsedu z dôvodov služobných. Je v úzkom styku s výtvarnými umelcami slovenskými.*

Železničiar však nezakladali len svoje spolky, ale stávali sa členmi aj iných spolkov.... V Pamätných knihách sa dočítame, že na železničnej stanici v Šaštíne bol v roku 1941 vykonaný nábor do Matice Slovenskej

Čo sa týka kultúrneho života našich zamestnancov rádi se zúčastňujú všetkého kultúrneho podujatia v tunajšom mieste. Aj i do iných kultúrnych spolkov ochotne sa prihlasujú. Ak bola vyhlásená náborová akcia matice slovenskej všetci tunajší zamestnanci jednohlasne prihlásili sa do tejto kultúrnej ustanovizne chcjúc tak dokázať že sú si vedomí svojich povinností i voči týmto inštitúciám, ktoré v dávnych ťažkých časoch pripravovali lepšiu kultúrnu budúcnosť i železničiarom Slovenska.

Prostredie železnice a budovy železničných staníc boli a sú lákavé aj pre filmárov a vytvárajú aj vhodné prostredie pre vysielanie televíznych relácií.

Napr. na stanici Bratislava hlavná stanica, dňa 6.5. 1956 Československý štátny film v Bratislave natáčal časť celovečerného filmu *Previerka lásky*. Filmárom bola zapožičaná železničná súprava a natáčalo sa na 1. nástupišti v čase od 21,00 do 02.00.

Ďalšou atraktívnou stanicou bola aj stanica Bratislava Nové Mesto, kde bolo nakrútených niekoľko relácií a filmov:

- v roku 1977 tu bola natočená relácia *Sobotienka, sobota*;
- v roku 1978 TV inscenácia *Sladké bezvládie*;
- v roku 1982 film *Kukučia nôta*;
- v roku 1985 trojdielna TV inscenácia *Tu musíš žiť*;
- v roku 1987 hudobná relácia *Triangel...*

V pamätnej knihe sú aj podpisy hercov a režisérov, často aj s poďakovaním.

Ďalšou stanicou, ktorá „hrala“ vo filme, bola stanica *Zbehy* ktorá však stvárňovala stanicu „*Trenčiansku Teplú*“:

*Dňa 18.10.1971 v našej stanici natáčala slovenská televízia film v *Tieni vlkov*, kde účinkovalo veľa občanov z tunajšej obce. Zábery sa prevádzali aj na trati *Lužianky – Jelšovce – Zbehy – Lužianky*. Pri tomto natáčaní bola naša stanica premenovaná na stanicu *Trenčianska Teplá*.*

Zaujímavým prvkom kultúrneho života na železnici boli kultúrne strediská na stanici, ktoré začali vznikať v 50–tych rokoch minulého storočia. Boli to priestory na stanici, ktoré slúžili tomu, aby cestujúca verejnosť trávila čas čakania na vlak kultúrne. Kultúrne strediská boli vybavené knihami, časopismi, rádiom, magnetofónom a pod.

Kultúrne strediská sa modernizovali aj na stanici v *Považskej Bystrici* :

Dňa 22. Decembra 1960 obdržalo naše kultúrne stredisko pre cestujúcich k pobaveniu televízor, čím sa naše stredisko obohatilo o ďalší zábavný inventár načo sme hrdí, aby sme mohli našich cestujúcich kultúrne pobaviť.

Železničari sú aj športovcami a na športových podujatiach sa zúčastňovali aktívne. Dokonca boli spoluzakladateľmi rôznych športových klubov, alebo sami organizovali turnaje.

- V roku 1919, dňa 28.5. bola v Brezovej založená telocvičná jednota Sokol. Jedným zo zakladateľov bol Hugo Čečetka, prednosta stanice.
- V obci Zohor boli v roku 1920 založené až dve telocvičné jednoty: *Telocvičná jednota „Orl“* *byla zde založena 1.9. 1920. Oproti ní založili železniční zaměstnanci s úředníky banky a pošty a několika jedinci se zdejšího obyvatelstva telocviční jednotu „Sokol“, aby pracovala na rozvoji a uvědomění zdejšího lidu.*

V pamätnej knihe sa dočítame aj unikát, príčiny vzniku založenia dvoch telocvičných jednôt. Príčiny sú zakorenené v hlbšej minulosti, a to až do roku 1848, kedy počas revolúcie sa časť obce hlásila ku Kossutovi – Orli a časť k Hurbanovi – Sokoli.

TJ Sokol v Zohore sa okrem športovej činnosti, venoval aj kultúre. : *Ve výchově uvědomění lidu pracuje čile tělocvičná jednota Sokol v Zohoru. Dne 21.9. započala první hru vlastního kina, jímž chce sledovati výchovnou činnost lidu. Potřebný peníz na zařízení vybrán byl bezúročnou půjčkou mezi členy a příznivci Sokola.*

Telovýchovná jednota Sokol organizovala aj zlety sokolov a športovcov na tieto stretnutia bolo potrebné aj dopraviť:

- V roku 1927 sa v Košiciach konal sokolský zlet spojený s verejným cvičením. Pamätná kniha ŽST Košice obsahuje fotografie z tohto podujatia.
- Veľkou športovou udalosťou bol aj sokolský zlet v roku 1938 v Prahe. Podujatia sa zúčastnilo okrem „sokolov“ aj mnoho cudzincov z Juhoslávie, Bulharska, Rumunska, Ameriky, ktorí cestovali cez Bratislavu. Účastníkov, ktorých bolo treba prepraviť z Bratislavskej stanice bolo mnoho a vypravených bolo až 19 zvláštnych vlakov. Po celý čas zvýšenej dopravy nedošlo k nehode. Vlaky chodili včas, alebo len s nepatrným oneskorením.

- Ďalším športovým podujatím náročným na prepravu cestujúcich bola spartakiáda. I. celoštátna spartakiáda sa konala v roku 1955. Cvičencov stanice očakávali pekne vyzdobené.

Na prepravu na spartakiádu si bratislavskí železničníari spomínajú takto :

Dňa 11.-12.6.1955 sme privítali na našej stanici cvičencov, dospelých, účastníkov krajskej spartakiády v Bratislave, ktorí pricestovali mimoriadnymi vlakmi.

Dňa 25.6. do 9.7.1955 zaťažkávajúcou skúškou pre železnice bola I. celoštátna spartakiáda, ktorá najmä v preprave cestujúcich kládla i na našu stanicu zvýšené nároky. Všetky mimoriadne a riadne vlaky na spartakiádu boli z našej stanice vypravené na čas, čo je ukázkou zvýšeného politického uvedomenia našich zamestnancov. Ako cvičenci sa z našej stanice zúčastnili dvaja zamestnanci.

Železničníari sú však aj aktívnymi športovcami, organizujú sa rôzne športové turnaje, hlavne pri príležitosti dňa železničiarov. Napr. v roku 1985 sa konal futbalový turnaj o pohár prednostu železničnej stanice Nové Mesto nad Váhom v Brunovciach. O dva roky neskôr sa pridala aj stolnotenisový turnaj.

Veľmi aktívnymi športovcami boli železničníari z Pezinka

V rámci propagácie športu bol založený v Pezinku v júli 1947 „Kolkársky spolok železničných zamestnancov“, ktorý do konca septembra 1947 za účasti zamestnancov traťmajstrovského úseku v Pezinku postavil na železničnom pozemku murovanú kolkáreň, ktorej cena bola odhadnutá cca 250.000 Kčs.

V roku 1960 bola založená telovýchovná jednota „Lokomotíva Pezinok“, ktorá v sebe združuje tieto oddiely : futbalový, basketbalový, hádzanársky, turistický, šachový, stolný tenis, základná telovýchova a ľahká atletika. Predsedom TJ Lokomotívy Pezinok od jej náčelník železničnej stanice Václav Mikuláš, ktorý má dobrých pomocníkov v organizácii športu v zamestnancoch.

TJ Lokomotíva Pezinok v roku 1962 začala aj so stavbou športovej haly, v ktorej sa v roku 1971 konali majstrovstvá Európy v basketbale žien – železničiarok „USIC“. Víťazkami majstrovstiev sa stali reprezentantky ČSSR.

Cieľom príspevku za Archív ŽSR je priblížiť zbierku Pamätných kníh ŽST.

Možno sa bude zdať, že v pamätných knihách sa píše len o kultúrnych a športových podujatiach, ale nie je to tak. V pamätných knihách sú zobrazené všetky udalosti, ktoré sa dotkli života stanice, mimoriadne udalosti, ako napr. nehody, prírodné katastrofy, počasie... a pod. Taktiež prepravné a štatistické údaje.

Citovanie presných zápisov z pamätných kníh malo za cieľ priblížiť aké vlastne zápisy v nich sú, že nemusia byť najobjektívnejšie a sú písané očami spracovateľa.