



# **HANDLOVÁ HORNÁ ŠTUBŇA**

Mgr. Prillinger Jozef, Mgr. Krčová Daša – Archív ŽSR Bratislava, Mgr. Kallo Peter –  
Železničné múzeum Bratislava: Horská železnica z Handlovej do Hornej Štubne

Príspevok Horská železnica z Handlovej do Hornej Štubne čerpá predovšetkým  
z Pamätného spisu „Z Handlovej do Horní Štubně“ + fotoalbum, pamätných kníh  
železničných staníc a publikácie „Dejiny železnice na území Slovenska“.

V príspevku sú premietnuté poznatky zo stavby tejto horskej železnice v období prvej  
ČSR. Popis prostredia v ktorom je vybudovaná i technické riešenia stavby.

## ARCHÍV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY



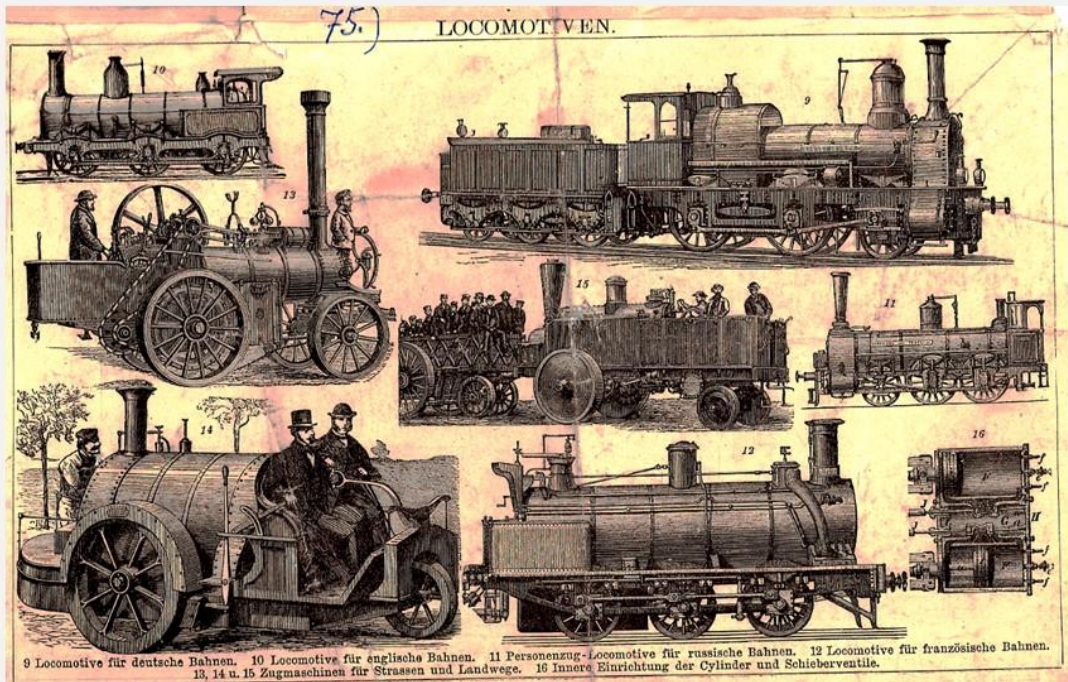
Archív ŽSR je síce maličký, ale v mnohom má čo ponúknuť. V porovnaní so 170 rokmi, keď po prvý raz začali bežať kone po Kanskej železnici Bratislava – Trnava, je Archív ŽSR výrazne mladším. To však neznamená, že sú tu uchovávané iba dokumenty zo súčasnosti. Hoc aj len ako fragmenty, ale predsa len tu nachádzame archívne, ktoré presahujú rámec tohto, i minulého storočia.

Za obdobie uplynulých 170 rokov sa vo fungovaní širšej spoločnosti i železnice veľa zmenilo. Je to tak aj v oblasti uchovávania informácií o sebe samotnej. Napríklad aj z dôvodu štátoprávných zmien sú archívne dokumenty o železnici na Slovensku rozptýlené aj v Maďarsku, Rakúsku, Česku i na Ukrajine (Podkarpatská Rus).

Konskú železnicu dnes ponecháme bokom a začneme parnou železnicou na konci 19. Storočia. Dnes by sme to nazvali obrovským dobrodružstvom. Prevádzka v tom období bola veľmi nedokonalá vo viacerých smeroch. Vlaky vážiace aj 80 ton a jazdiace rýchlosťou aj 40 km/hod brzdili jednotliví brzdári len na základe návěstí

dávaných píšťalou rušňa. Spojenie medzi stanicami umožňoval len veľmi pomalý telegraf. Dnes by sme mohli toto obdobie nástupu železnice pokojne nazvať aj dobou dopravného experimentu. Dobrodružný charakter železničnej prevádzky tých čias umocňovala aj nedokonalá konštrukcia parných rušňov a vozňov.

## NEKRYTÉ STANOVIŠŤIA SPÔSOBOVALI VÁŽNE ÚRAZY A NAJMÄ V ZIME ŤAŽKÉ OMRZLINY



Záujem železničných spoločností v tom období bol orientovaný predovšetkým na prepravu tovaru, a to, najmä na poľnohospodárske produkty viac-menej sezónneho charakteru.

Po štátovom vyrovnaní Rakúsko-Uhorska začali sa vytvárať podmienky pre napájanie Uhorských železníc na Európsku sieť. V praxi to pre obyvateľstvo znamenalo lepšiu dostupnosť cestovania do vzdialenejších miest. Ľudia začali viac cestovať a úlohou dňa pre železničné spoločnosti sa stalo nielen zvyšovanie rýchlosti cestovania, ale aj zdokonaľovanie poskytovaných služieb. V rámci Uhorských železníc boli 4 vozňové triedy.

## UŽ NESTAČILO LEN PREPRAVIŤ TOVAR, BOLO POTREBNÉ POSTARAŤ SA AJ O ĽUDÍ – 4 VOZŇOVÉ TRIEDY



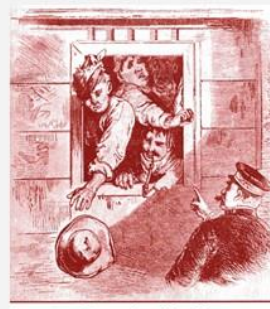
*Cestovanie v I. triede*



*Cestovanie v II. triede*



*Cestovanie v III. triede*



*Cestovanie v IV. triede*

Koniec 60. a 70. rokov 19. storočia boli zlatou érou výstavby železníc na Slovensku. Budovaním železníc (najvýznamnejšia bola Košicko-Bohumínska) vznikala aj svojbytná železničná architektúra, ktorá významne ovplyvňovala širšie okolie. Dnes sú viaceré z nich národnými kultúrnymi pamiatkami, napríklad budova železničnej stanice Ružomberok. Železničné stavby sa stali významnými architektonickými objektmi mesta či obce, ktoré v sebe koncentrovali kapitál i tvorivý stavebný um.

## **ŽELEZNIČNÉ STAVBY BOLI JEJ PÝCHOU A VYNIKALI NAD OKOLÍM – BUDOVA RŠŽ KOŠICE**



Koniec 1. svetovej vojny a vznik ČSR priniesli výrazné zmeny v poslaní železnice v oblasti prevádzky a rovnako tak aj v architektonickej koncepcii železničných objektov.

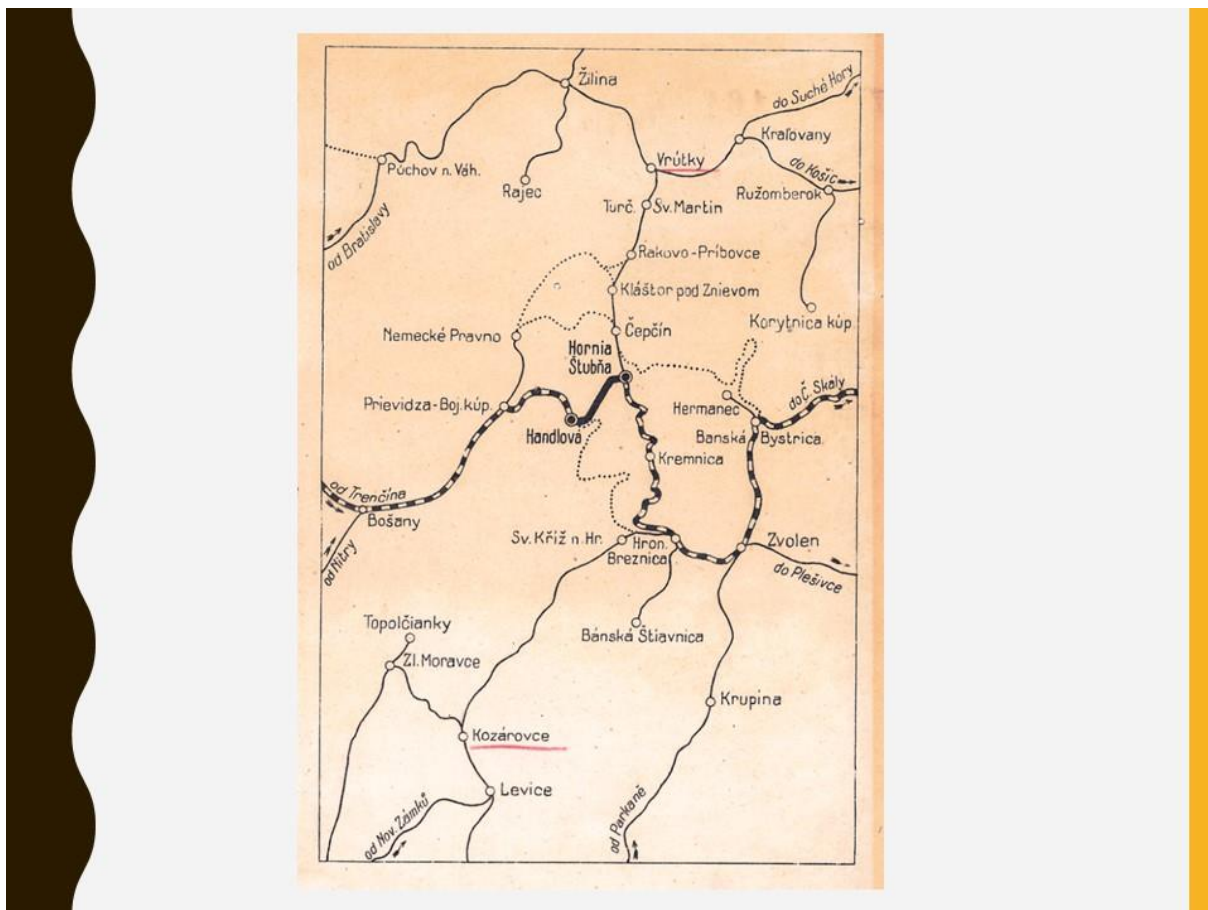
Urobiť správny výber z niečoho kde je všetko významné, a archívne dokumenty sú nepochybne tou skupinou, nie je práve najľahšia úloha. Pre dokumentovanie kultúrneho obohatenia spoločnosti železnicou je asi tou najlepšou voľbou prezentácia jedného z pamätných spisov, ktoré boli vyhotovované pri budovaní železničných tratí. Dnes vám predstavím „Pamätný spis z Handlovej do Hornej Štubne“.

## PAMÄTNÝ SPIS – JEDEN Z PRAMEŇOV PRÍSPEVKU



Dokument predstavuje 160 stranovú brožovanú knihu s 34 prílohami technickej dokumentácie, ktorá je písaná ešte v češtine. Pamätný spis je vyhotovený na veľmi dobrom materiály (kriedový papier), na graficky vysokej úrovni a obsahovo je rozčlenený do 23 celkov.

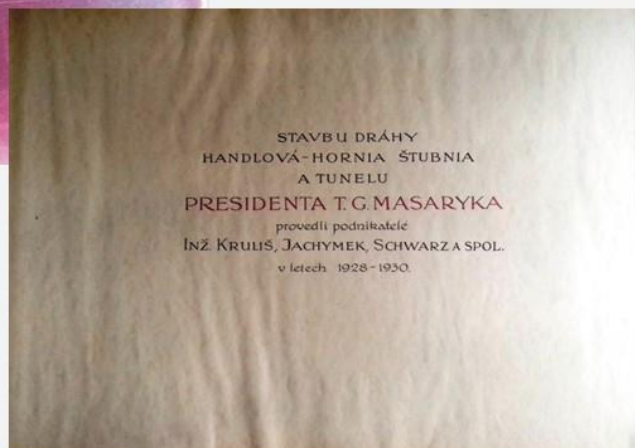
Projekt k stavbe trate bol vypracovaný ešte v roku 1917 za Rakúsko-Uhorska a upravovaný bol po I. svetovej vojne. Bolo to v dôsledku zmeny štátneho usporiadania (vznik nového štátu), ale aj toho, že neskôr v období hospodárskej krízy bol vyvíjaný tlak na hospodárnosť železnice. Na základe toho aj železnica pristúpila k riešeniu dobudovávania železničnej siete a prepájania už existujúcich tratí. Skrátila tak doterajšie obchádzky a zvýšila sa tak produktivita. Snahou železničných spoločností bolo, aby sa znížili náklady na prevádzku. Na Slovensku pre tento účel preto ministerstvo železníc zriadilo Expozitúru pre štúdie a trasovanie železníc pri Riaditeľstve štátnych železníc v Bratislave.



Pre tento účel bol aj v roku 1920 prijatý zákon 235/1920 Sb. zo dňa 30. marca 1920 o stavbe nových železných drah na štátní útraty a stanovení stavebného a investičného programu na léta 1921 až včetně 1925.

Jednou z tratí ktorá sa budovala aj podľa tohto zákona bola trať Handlová – Horná Štubňa, naprojektovaná v roku 1917 ešte za monarchie. Táto trať mala umožňovať prístup k handlovským baniam. Tam sa v tom čase začínalo s ťažbou hnedého uhlia. Banské spoločnosti mali veľký záujem o predĺženie trate z Handlovej do Hornej Štubne. Trať mala skrátiť prepravnú vzdialenosť a znížiť náklady. To viedlo k podpore a následne k schváleniu výstavby. Neskôr aj jej prepojenie so štátnou železnicou Vrútky – Zvolen.

## ALBUM BUDOVANIA TRATE HANDLOVÁ – HORNÁ ŠTUBŇA



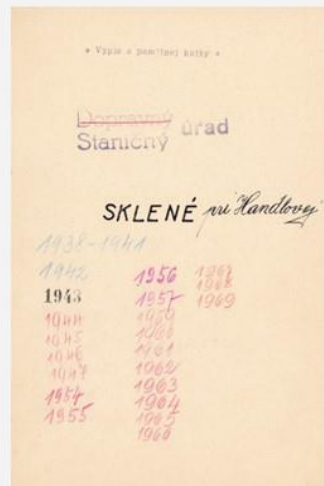
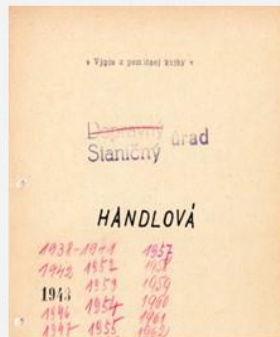
Projekt z roku 1917 sa za čias monarchie nepodarilo zrealizovať z dôvodu technickej a ekonomickej náročnosti stavby, ktorá presahovala rámec lokálnej dráhy. Vlastne až kríza a potreba prepájania a skracovania vzdialenosti železnicou napomohla k výstavbe tejto trate.

Avšak aj napriek existencii projektu z roku 1917 bolo potrebné vykonať ďalšie projekčné práce, ktoré zabezpečovala už spomenutá trasovacia expozitúra, ktorá vytvorila inžinierske oddelenie priamo v Handlovej. Neskôr bolo toto oddelenie zmenené na stavebnú expozitúru v Handlovej. Prednostom oddelenia bol ústrední inšpektor štátnych dráh Ing. František Zelinka a neskôr už prednostom expozitúry bol prednostom vrchný technický radca Ing. Adolf Pavlík.

Autentický záznam z Pamätnej knihy:

Handlová r. 1923: „Z Handlové do Horní Štubne jest projektována nová trať. Pro její vytrasování a vyhotovení návrhu je v obci Handlová umístěná stavební expozitura /přednosta stavební jest vrchní rada Adolf Pavlík.“

# PAMÄTNÉ KNIHY HANDLOVÁ – SKLENÉ - HORNÁ ŠTUBŇA



## ČLENENIE PAMÄTNÉHO SPISU

	Strana
4. Drákní edí . . . . .	73
5. Vedlejší práce . . . . .	74
6. Sazební práce . . . . .	74
7. Příkladná sílnice . . . . .	75
8. Přehled prací na železničním spojení . . . . .	76
<b>B. Železniční a jiné objekty . . . . .</b>	<b>78</b>
1. Mosty přehledné . . . . .	78
2. Mosty nadjezdové . . . . .	82
3. Mosty a viadukty a ocelové konstrukce . . . . .	83
4. Objekty se sábetonovými nosníky . . . . .	87
<b>C. Tunely . . . . .</b>	<b>87</b>
1. Přehled . . . . .	87
2. Petrusbarský tunel . . . . .	88
3. Hajnický tunel . . . . .	90
4. Pelejský tunel . . . . .	92
5. Štáblanský tunel . . . . .	94
6. Tunel T. G. Masaryka . . . . .	98
a) Určení tunelové trasy a její průběh . . . . .	98
b) Měření směrů, Vytýčení osy . . . . .	99
c) Měření šířek . . . . .	100
d) Měření výšek . . . . .	100
e) Směrová štolá . . . . .	101
a) Převodní na kladivkové straně . . . . .	102
b) Převodní na sklenné straně . . . . .	104
c) Teplota vzduchu . . . . .	104
d) Spotřeba tlakové . . . . .	105
e) Hombrý vyvětrování . . . . .	105
f) Stavební metoda . . . . .	105
a) Postup v důlních . . . . .	106
b) Postup v břázdách . . . . .	107
c) Postup v andezitovém tufu na straně handlovské . . . . .	107
d) Postup v andezitovém tufu na straně sklenné . . . . .	108
g) Písečné výlomky . . . . .	108
a) V důlních . . . . .	108
b) V břázdách . . . . .	109
c) V andezitovém tufu . . . . .	109
h) Tunelová roura . . . . .	109
a) V dřevěném . . . . .	110
b) Kámen a stavební materiál . . . . .	110
c) Spotřeba tlakové . . . . .	111
d) Spotřeba dřeva . . . . .	111
e) Spotřeba cementu . . . . .	112
f) Opatření proti vodě při stavbě tunelu . . . . .	113
i) Vzdovody . . . . .	113
a) Vzdovody . . . . .	113
b) Ventilací zařízení na stavbě . . . . .	116
c) Na handlovské straně . . . . .	116
d) Na sklenné straně . . . . .	118

	Strana
m) Počet pracovních sil . . . . .	118
n) Spotřeba hmot a jiné údaje . . . . .	119
o) Větrání tunelu T. G. Masaryka . . . . .	120
a) Větrání tunelu větce, Příklad . . . . .	120
b) Přirozené větrání tunelu T. G. Masaryka . . . . .	121
1. Větrání . . . . .	121
2. Diferenciál teplot v letech nabídek . . . . .	122
3. Vztahem v zimních měsících . . . . .	122
4. Zjištění teploty . . . . .	123
5. Zjištění rychlosti vzduchu v tunelu . . . . .	124
6. Zjištění větrací doby . . . . .	125
c) Chemické vyšetření vzduchu v tunelu po projetí vlaku . . . . .	125
d) Umělé větrání tunelu . . . . .	127
1. Větrací šachta . . . . .	127
2. Větrací šachta a ventilátory, Výděl . . . . .	129
<b>XVI. Železniční svazek . . . . .</b>	<b>132</b>
a) Stanice, délka provozní a stavební . . . . .	132
b) Směrové a sklonové poměry . . . . .	132
c) Soustavy železničního svrčku, Stanice . . . . .	133
d) Zabezpečení dopravy . . . . .	134
<b>XVII. Pozemní stavby, zásobování vodou, kanalizace . . . . .</b>	<b>135</b>
a) Ubikace pro stavební správu a dozor . . . . .	135
b) Strážní domky . . . . .	136
c) Stanice . . . . .	136
d) Zásobení pitnou a užitkovou vodou . . . . .	138
<b>XVIII. Výkup pozemků, práv a staveb . . . . .</b>	<b>140</b>
1. Stav pozemkových, katastrálních a daňových operátů . . . . .	140
2. Rozsah výkupu pozemků a práv . . . . .	141
3. Protipožární úpravy, ochranný pás . . . . .	142
<b>XIX. Hospod. stavební náklady a ceny . . . . .</b>	<b>143</b>
a) Rozpočet . . . . .	143
b) Změny za stavby . . . . .	144
c) Skutečný náklad . . . . .	144
d) Jednotkové ceny . . . . .	145
<b>XX. Seznam personálu stavební správy v Handlové . . . . .</b>	<b>153</b>
<b>XXI. Seznam personálu stavební správy při ministerstvu železnice . . . . .</b>	<b>154</b>
<b>XXII. Seznam podnikatelských a dodavatelů . . . . .</b>	<b>157</b>
<b>XXIII. Dodav . . . . .</b>	<b>159</b>

Poznámka:  
Kilometrování uvedené v textu jest kilometrování stavební, počínající v Handlové a končící v Hor. Štubni. Provozní stanice není provedeno opačným směrem.

Až rozhodnutím z 31. augusta 1927 schválila vláda návrh ministra železníc J. V. Najmana, aby sa začalo so stavbou tejto trate. Stavebné povolenie bolo udelené 29. februára 1928.

Dňa 1. júla 1928, bola zriadená ústredná stavebná správa, ktorá bola vlastne nástupcom už spomenutej expozitúry a bola poverená vedením stavby dráhy. Prednostom správy sa stal vrchný technický radca Ing. Jan Sedlák.

Autentický záznam v Pamätnej knihy:

Handlová, r. 1928: *„Dne 1. července 1928 byla stavební expozitura změněna na stavební správu pro stavbu hlavní trati Handlová – Horní Štubňa. Přednostou stavební správy byl jmenován odborový rada ministerstva železnic Ing. Jan Sedlák, náměstkem vrchní technický rada Ing. Raymund Sýkora.“*

Aj dnes by sme by sme stavbu v takomto rozsahu nazvali významnou investíciou pre rozvoj regiónu. Jej hlavným zámerom bolo dostať uhlie z hnedouhoľných baní v Handlovej do iných regiónov Slovenska, ako aj zabezpečiť dovoz potravín z úrodného údolia Nitry do oblasti Handlovej.

Na stavbe 20 kilometrov dlhej trate, s projektovanou rýchlosťou 70 km/hod., bolo potrebné postaviť 67 mostných objektov, železničné násypy až 25 m vysoké a 5 tunelov.

## TRAŤ SO 67 MOSTNÝMI OBJEKTMI, 5 TUNELMI A AŽ 25 M VYSOKÝMI NÁSYPMI

Přehled o počtu a druhu konstrukce objektů a mostů

Objekty	Počet	Objekty	Počet
<b>Drážní.</b>		<b>Cestní.</b>	
Propustky trubní ze železového betonu .....	9	Propustky trubní .....	
Mostky se zabetonovanými kolejišnicemi .....	6	se zabetonovanými kolejišnicemi se zabetonovanými nosiči .....	
Mosty s deskou ze železového betonu se zabetonovanými ocelovými nosiči .....	12	Můstky dřevěné .....	
Podjezdy a jiné mostky klenuté .....	27	klenuté .....	
Mosty s ocelovou konstrukcí .....	3	Kluzy .....	
Viadukty s ocelovou konstrukcí .....	3	Cestních objektů celkem .....	
Nadjezdy trémové ze železového betonu .....	1		
rámové ze železového betonu .....	2		
obloukové ze železového betonu .....	1		
<b>Drážních objektů celkem .....</b>	<b>67</b>		

Přehled prací na objektech (i s viadukty)

Druh práce	Mno	Ořadem
<b>Výkopy:</b>		
V suchu .....	m <sup>3</sup>	17.761
Ve vodě .....	m <sup>3</sup>	2.582
<b>Součet .....</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>20.343</b>
<b>Zdivo kamenné:</b>		
Z lomového kamene v základech .....	m <sup>3</sup>	2.861**)
Lícované .....	m <sup>3</sup>	11.161**)
Vrstevné (hrubé) .....	m <sup>3</sup>	58
Klenbové .....	m <sup>3</sup>	1.482
Kvádrové .....	m <sup>3</sup>	141
Žalozé kvádrové .....	m <sup>3</sup>	79
<b>Součet .....</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>15.762</b>
<b>Beton:</b>		
Základový .....	m <sup>3</sup>	7.554
Lícovaný .....	m <sup>3</sup>	4.438
Ušlechtilý kvádrový .....	m <sup>3</sup>	5
Krových desek, kvádrový a podl. .....	m <sup>3</sup>	99
S kolejišnicemi a nosiči .....	m <sup>3</sup>	550
Armovaný .....	m <sup>3</sup>	302
Klenbový .....	m <sup>3</sup>	369
<b>Součet .....</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>13.317</b>
<b>Železo:</b>		
Nýtované konstrukce .....	q	9.630
Válcované nosičky .....	q	1.200
Staré kolejišnice .....	q	885
Železo pro železový beton .....	q	230
Základní .....	q	155
Jiné železné předměty .....	q	44
<b>Součet .....</b>	<b>q</b>	<b>11.834</b>

\*\*) Práce na přilepených stěnách zářezů ve výškových zářezích.

\*\*) Zahrnuty jsou i překlenuté výkopy u stávkového tunelu.

Začiatok prác na stavbe trate bol realizovaný slávnostným začatím prác na stavbe tunelu pod „Bralem“, ktoré bolo uskutočnené 8. novembra 1927.

Náročná stavba železnice v horskom teréne bola rozdelená do štyroch úsekov:

čís. 1 v dĺžke 7 737 km s tromi tunelmi a dvoma viaduktami, zadané firmám Zdeněk Kruliš, Praha, Ing. Jaroslav Jáchymek, Brno a Ing. Jaromír Schwarz a spol., Praha

čís. 2 v dĺžke 5 669 km s jedným tunelom (tunel T.G.Masaryka) a jedným viaduktom zadané firmám Zdeněk Kruliš, Praha, Ing. Jaroslav Jáchymek, Brno a Ing. Jaromír Schwarz a spol., Praha

čís. 3a v dĺžke 3 690 km s jedným väčším mostom, zadané firme Ing. Bohuslav Ruml a Ing. Bohuslav Hollmann, spol. s r.o., Praha

čís. 3b v dĺžke 2 771 km s jedným tunelom (tunel pod Bralom – Masarykov tunel), zadané firme Ing. Köhler a Hervert, Praha.

Najkomplikovanejšou stavbou trate bol práve Bralský tunel dlhý 3 012 m, ktorý je razený v zložitých geologických podmienkach – dolomity, andezit a bridlice. V čase razenia tunelu vytekalo z razeného úseku až 207 litrov vody za sekundu a objemové zmeny horniny spôsobovali nemalé ťažkosti. Navierajúca bridlica dokonca spôsobila v tuneli až 9 metrový zával. Pri ukladaní železničného zvršku v tuneli bolo pri ČSD prvýkrát použité aluminotermické zváranie koľajnicových pásov do dĺžok 50 až 100 metrov.

### **PRÁCE V TUNELI PREBIEHALI V ZLOŽITÝCH GEOLOGICKÝCH PODMIENKACH (TUFY, ÍL, ANDEZIT)**



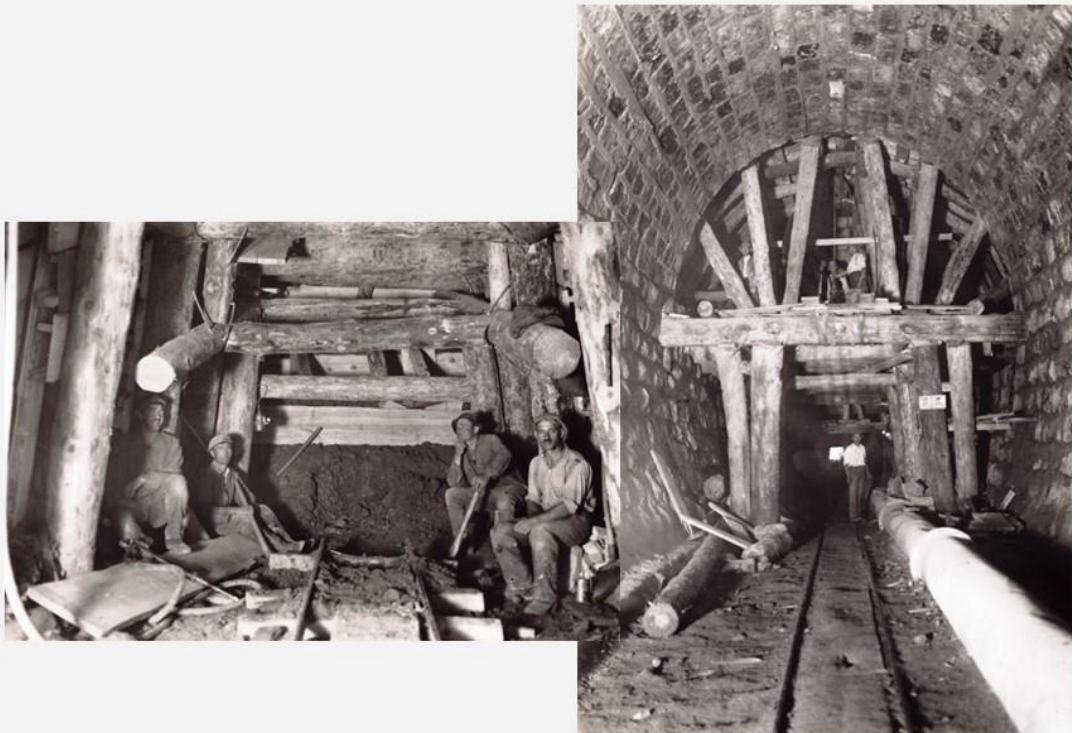
Pri razení Bralského tunela (T. G. Masaryka), sa našli fosílie, aj archeologické nálezy. Významným bol objav fosílie ryby štetochvostovitej, ktorá bola dlhá 2,5 m. Fosília bola odovzdaná Univerzite v Bratislave.

Z archeologických nálezov spomeňme objav medených predmetov pri odstrele balvanu v km 4.3. Išlo najmä o banícke nástroje z doby medenej, ktorá predchádzala dobe bronzovej. Predmety boli odovzdané Slovenskému národnému múzeu vo vtedajšom Turčianskom Svätom Martine.

## A BANSKÝCH NÁSTROJOV Z DOBY MEDENEJ



## TU UŽ TUNEL NADOBŮDA KONEČNŮ PODOBU



Najdlhším mostným objektom na tejto trati je viadukt Pstruharský v dĺžke 136,01 m s 5 poľami po 25 m. Viadukt je oceľovej konštrukcie a váha všetkých piatich oceľových konštrukcií je 361 004 kg v cene 1 337 868,53 Kč.

## **BUDOVANIE DÔLEŽITÝCH A OKU LAHODIACICH VIADUKTOV**



## PSTRUHÁRSKY VIADUKT



Najvyšším mostným objektom je viadukt Bralský, ktorý meria až 27 m a je tiež oceľovej konštrukcie, ktorej váha je 246 767 kg a cena 951 659,26 Kč.

Nielen Bralský tunel (tunel T. G. Masaryka) bol zložitou stavbou, ale všetkých päť tunelov s celkovou dĺžkou 4 445 m si vyžadovalo osobitný prístup. Razené boli modernou rakúskou tunelovacou metódou s použitím pneumatických vrtacích kladív Flottmann a Ingersoll.

## ROZPIS STAVIEB 5 TUNELOV, 67 MOSTNÝCH OBJEKTOV...

Přehled prací na viaduktech

Druh práce	Míra	Kilometry			Celkem
		3:2/4	0-2/3	7:2/4	
Výkop základů .....	m <sup>3</sup>	1660	920	983	3.563
Beton základový .....	"	405	630	576	1.611
Zdivo z lomového kamene v základech .....	"	649	—	—	649
Beton licovaný (nadzákladový) .....	"	57	84	71	212
Zdivo z lomového kamene licované a vrstevně .....	"	662	1709	1485	3.856
Železový beton .....	"	7	1	49	57
Klenbové zdivo z lomového kamene .....	"	—	119	—	119
Zdivo kvádrové .....	"	14	18	21	53
Zdivo složených kvádrů (slezská žula) .....	"	12	9	9	30
Železná konstrukce .....	q	3610	2230	2468	8.308
Základní na opěrách .....	q	3	11	3	17

### 2. Mosty nadjezdové (tab. XIII, XIV).

Jako při jiných železničních stavbách provedených ústřední stavební správou, byla i zde snaha omezit úroňové přejezdy na minimum. Na celé dráze jsou jen tři. Cesty vedou většinou podjezdy úkolem dráhy (21 v normálních poljezech, 5 ve viaduktech). Nadjezdy jsou čtyři, vesměs cestní o šířce mostovky mezi zábradlím 40 m.

Nadjezdový most v km 0421 (tab. XIII, obr. 82.), je situován ve svážlivém území. Postavená konstrukce snese bez nehody i větší pohyby svých opěr — protý trámový nosník a převislémi konci. Rozpětí středních částí trámu je 16 m. Převislé konce jsou vyloženy po 685 m, a přiléhají přímo k rampám ze země. Úšetří se tím zdivo opěr a vyléčuje se střední pole. Rozpětí středního pole počítá s položením další koleje.

U nadjezdů ve stav. km 1482 a 5037 (tab. XIII, obr. 83.), volena nosná konstrukce rámová o třech polích a rozpětím 65 + 75 + 65, a je to již jakýsi normál při stavbě nových dráh.



83 Rámový nadjezd ve stav. km 5037

84 a Obloukový nadjezd ve Sídáném

82

V dlhších tuneloch sa pracovalo nepretržite, preto celá stavba bola organizovaná a vedená ako továreň s nepretržitou prevádzkou. Napríklad pre dopravu materiálu a pracovníkov musel byť vypracovaný zvláštny cestovný poriadok. Museli byť vytvorené aj tzv. hygienické stanice, nielen pri tunely, ale aj priamo v ňom. Rovnako tak bolo potrebné vypočítat' teoretickú spotrebu vzduchu (napr. na jedného robotníka na 24 hodín bola vypočítaná spotreba 240 m<sup>3</sup> vzduchu a na to bolo potrebných 133 ks ventilátorov).

## CELKOVÝ ROZPIS PRÁČ

35

Dělnická kolonie pod  
Bralem



žování čistoty. Nedostatek dobré pitné vody byl jen ve stanici Hor. Štubňa, kam bylo nutno v létě dovážeti pitnou vodu vlaky z Píarg.

e) Úrazy. Počet, druh i příčiny úrazů, které se při stavbě dráhy udály, jsou patry z následující sestavy:

zemní práce, výkop základů	20
skalní práce, výlom, odstřel	41
rozvoz, pracovní dráčky	112
lom, šterkovny, pískovny	22
nakládání a skládání hmot	202
pád z lešení	20
spadlé těleso	57
obsaha strojů	15
vlastní zranění	34
zranění od spolupracovníků	12
kácení lesa	1
femesnické práce	48
klázení svisku	5
různé	52
<b>dohromady úrazů</b>	<b>641</b>

Z toho připadá:

na úrazy lehké	571
na úrazy těžké	58
na úrazy smrtelné	12
<b>dohromady</b>	<b>641</b>

Ze smrtelných úrazů přihodilo se 7 v tunelu T. G. Masaryka, 3 v lozu na Pfaffenbergu, 1 v lozu „Am Boden“ a 1 na polní dráze.

Pro poskytování první pomoci při úrazech a náhlých onemocněních byla po ruce na každém pracovišti jak na trati tak i v pomocných zařízeních (lom, svážnice, lanovky)

## CELKOVÝ ROZPIS PRÁČ...

### 8. Přehled prací na územním spoleku.

Vše	Mno	Očíslo
Délka tratí celkem	m	19.887
„ šíř trati	m	18.428
„ tunelů a překlenutých výkopů	m	4.464
Délka výkopů deštních	m	6.471
„ nárypů drážních	m	8.932
Délka spojovacího tělesa z posbí seminy	m	12.120
Délka tělesa s umělými stavbami:		
s ními opěrnými	m	154
s mosty a viadukty	m	820
s ními sířobními	m	1.319
s tunely a překlenutými výkopy	m	4.444
<b>Celková délka</b>	<b>m</b>	<b>6.747</b>

Další tabulka ukazuje množství prací.

76

### Množství prací

Vše	Mno	Očíslo
<b>Zemní práce:</b>		
Výkopy v suchu	m <sup>3</sup>	666.140
Výkopy ve vodě	m <sup>3</sup>	2.000
Výkopy tratíových, leber olivodřevních	m <sup>3</sup>	8.330
Překopávky	m <sup>3</sup>	4.640
<b>Součet</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>682.710</b>
<b>Úpravy náspjevného polehí:</b>		
Stupně v polioli	m <sup>3</sup>	50.030
Povrchové tratíovny	m	2.170
Oleznázná rašelna	m <sup>3</sup>	7.910
<b>Stavové úpravy:</b>		
Humosované a oetě svahy	m <sup>3</sup>	298.000
Oleznázná kamezem	m <sup>3</sup>	5.290
Dřevění	m <sup>2</sup>	3.760
Přesmyky (přtky)	m	7.070
Akátové a jiné sázení	ksa	6.330
Zelená a tratíovny	m	1.985
<b>Dla z kamene na sucho:</b>		
Výšk tratíových a leber	m <sup>3</sup>	6.590
<b>Revmazky:</b>		
patelné	m <sup>3</sup>	445
jiné lozvané	m <sup>3</sup>	480
nelozvané	m <sup>3</sup>	3.330
<b>Záhazy:</b>	m <sup>3</sup>	75
<b>Dřalky na sucho</b>	m <sup>3</sup>	1.442
<b>Oetní kamezná:</b>		
žlá	m <sup>3</sup>	2.320
žláek	m <sup>3</sup>	4.205
<b>Součet</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>10.298</b>
<b>Zdivo (j z mosty a viadukty, ale bez tunelů)</b>		
Dřalky na malú	m <sup>3</sup>	6.248
betonové	m <sup>3</sup>	127
Zdivo z lozového kamene v zákulobech	m <sup>3</sup>	4.330

77

Dňa 7. apríla 1930 bol tunel pod Bralom na návrh vlády a so súhlasom pána prezidenta republiky slávnostne premenovaný na počesť jeho osemdesiatych narodením na tunel T. G. Masaryka a na stanici Sklené bol postavený žulový pamätník od grafika A. J. Alexa, ktorý tiež zhotovil lept (grafiku) tunelu.

## PAMÄTNÁ PLAKETA K TUNELU T. G. MASARYKA



V zápisoch pamätných kníh sa dočítame:

Handlová 1930: „Dne 7. března byl pojmenován tunel pod Bralem na „Tunel pod Bralom presidenta T. G. Masaryka“. Slavnostní pojmenování odbývalo se za přítomnosti zástupce min. žel. Sekčního šéfa Dr. Koněrzy a zástupců okresního úřadu Prievidza a obecních úřadu Handlová, Rástočno a Skleno.“

Horná Štubňa, 1930: „Dne 13. července 1931 přeražený byl tunel přes vrch Bral pojmenovaný v jubilejním 80. narozenin pana presidenta republiky tunelem „T. G. Masaryka“ na památku toho vydalo podnikatelstvo staveb památná minci.“

## Podporné aktivity pre stavbu trate

Stavbu trate však nepredstavovalo len budovanie železničných objektov, ale aj ďalšie sprievodné aktivity, a to:

- v roku 1928 bola v Handlovej zriadená ústredná stavebná správa, ktorá bola poverená vedením stavby dráhy;
- pre dopravu kameňa z kameňolomu Fafenberg na výstavbu Bralského tunelu bola vybudovaná lanovka a úzkorozchodná železnica ktorými bol kameň dopravovaný;
- vzhľadom k tomu, že pôvodné obyvateľstvo v tejto oblasti bolo z väčšej časti nemecké a pri výstavbe trati boli zamestnaní robotníci aj z ostatných častí Slovenska, ktorí sem prišli aj so svojimi rodinami, boli zriadené 2 slovenské školy. Jednotriedne školy, s vyučovacím jazykom slovenským, zriadili podnikatelia Kruliš, Jáchymek a Schwarz a spol. aj s pomocou školských úradov. Jednu školu vybudovali na handlovskej strane tunelu a pre potreby druhej školy prenajali domček v obce Sklené. V týchto školách sa vyučovalo iba v školských rokoch 1929/30 a 1930/31 a navštevovalo ich 54, resp. 50 detí;
- školu, ktorá bola postavená pri tunely T. G. Masaryka prevzal Červený kríž a vybudoval tam liečebňu. Školu v Sklenom zrušili a miesto nej postavili novú slovenskú ľudovú školu.

V zápisoch pamätných kníh sa dočítame:

Horná Štubňa, 1930: *„Dňa 1. septembra 1930 bola otvorená v obci Horná Štubňa prvá slovenská štát. ľudová škola jednotriedna s počtom 30 žiakov. Prvý slovenský učiteľ pán Štipek. Škola doposiaľ pričlenená k miestnej nemeckej škole.“*

Dokonca učiteľ tejto slovenskej školy p. Štipek zorganizoval aj divadelné predstavenie, o čom sa našiel zápis v pamätnej knihe železničnej stanice Horná Štubňa.

Horná Štubňa, 1931: *„Dňa 2. mája 1931 bolo v obci Horná Štubňa prvé slovenské divadelné predstavenie za vedenia učiteľa pána Štipka. Sohraná bola veselohra „Už sme všetci v jednom vrecí“ a iné.“*

## **Závěrečné zhodnotenie stavby trate**

V čase najväčšieho pracovného ruchu v roku 1930 na stavbe pracovalo až 4200 pracovníkov, z toho 1700 pracovalo na razbe spomínaných piatich tunelov. Stavba železnice si vyžiadala svoju daň aj vo forme 571 ľahkých a 58 ťažkých pracovných úrazov. Žiaľ vyžiadala si aj tú najvyššiu daň – pri stavbe zahynulo 12 ľudí: 7 pri výstavbe Bralianskeho (Masarykovho) tunela a 5 pri práci v kameňolomoch.

## **SLOVENSKÁ ŠKOLA**



## DOPLŇUJÚCE DÔLEŽITÉ AKTIVITY

### Okrem budovania základných železničných objektov bolo potrebné :

- vytvorenie trasovacej expozitúry (počas výstavby prešla viacerými organizačnými zmenami;
- vytvorenie 2 slovenských škôl v nemecky hovoriacom prostredí,
- vybudovanie lanovky na prísun materiálu z lomu na stavbu trate;
- v rozsiahlejších tuneloch zabezpečiť nepretržitú prevádzku vrátane cestovného poriadku pre robotníkov

V rámci prác pri výstavbe železnice Handlová – Horná Štubňa bolo premiestnených 900 000 m<sup>3</sup> zeminy. Do základov mostov a priepustov bolo uložených 28 000 m<sup>3</sup> betónu. Dokončená železnica bola daná do prevádzky 20. decembra 1931.

Naplniť základné poslanie vybudovanej trate – bolo dosiahnuté. Preprava handlovského uhlia mohla byť realizovaná aj cez Hornú Štubňu a Zvolen, nielen severnou vetvou železničnej siete. Rovnako tak prísun potravín z úrodnej nížiny Nitry do oblasti Handlovej a Hornej Nitry mohol byť zabezpečovaný novo vybudovanou traťou.

Pri realizovaní výstavby trate sa počítalo, že priaznivý vplyv sa síce objaví v hospodárskom, kultúrnom a politickom živote až po čase. Predpokladalo sa, že táto trať bude pre železnicu znamenať úbytok príjmov o 3 mil. Kč ročne, pretože sa skrátia tarifné vzdialenosti.

## HANDLOVÁ 1930

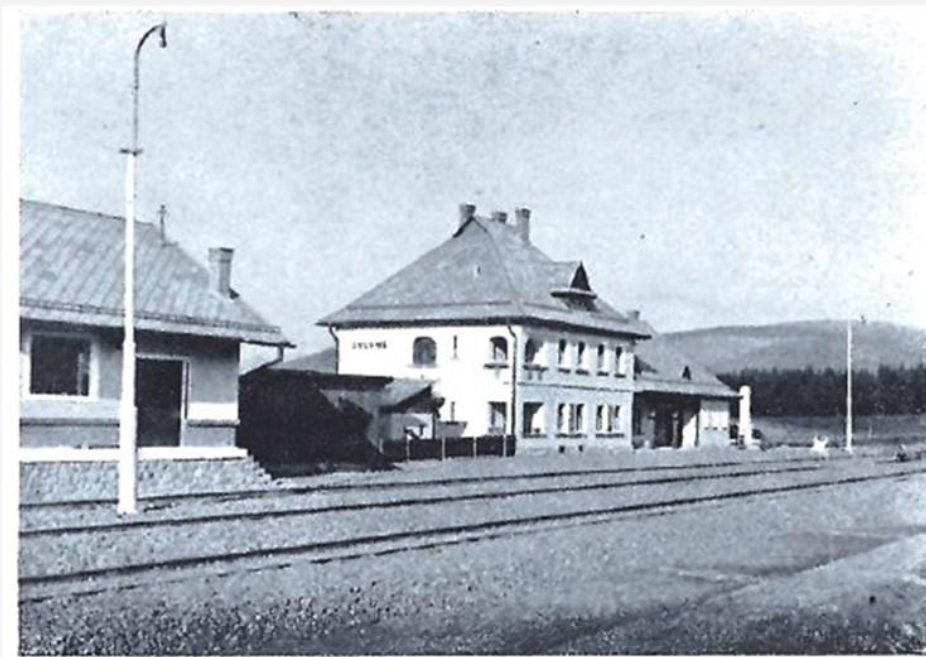
- Budova stavebnej správy v Handlovej



- Stanica Handlová



## SKLENÉ 1930



## HORNÁ ŠTUBŇA 1930



Nakoniec sa však tieto teoretické úvahy nepotvrdili, pretože osobná a nákladná doprava bola oveľa intenzívnejšia ako sa predpokladalo. Taktiež trať znamená aj úsporu pre celoštátne hospodárstvo, napr. sa očakávalo, že vplyvom lacnejšieho uhlia sa oživí Zvolenský kraj a Pohronie.

Po viac ako desaťročnom fungovaní a prosperite tohto traťového úseku vypukla Druhá svetová vojna, ktorá dramaticky zasiahla života miestnych obyvateľov a rovnako tak aj do spôsobilosti trate.

V zápisoch pamätných kníh sa dočítame:

Horná Štubňa: *„Dňa 10. novembra 1940 bol staničný názov Horná Štubňa doplnený nemeckým názvom Ober Stuben.“*

Poznámka mimo záznamov z pamätnej knihy:

*Počas 2. svetovej vojny obyvatelia pomáhali partizánom. Po oslobodení vysídlili nemeckých obyvateľov. Do obce sa prisťahovali Slováci z Maďarska a Rumunska.*

Sklené pri Handlovej: v roku 1938 kedy bola vybudovaná železničná stanica obec mala 5 100 obyvateľov nemeckej národnosti.

Po prechode fronty a po ukončení vojny prevzal dňa 21. mája 1945 dočasné vedenie stanice František Pavlík... Obec bola opustená a dočasný prednosta bol jej 26 obyvateľ.

V zápisoch pamätnej knihy sa dočítame:

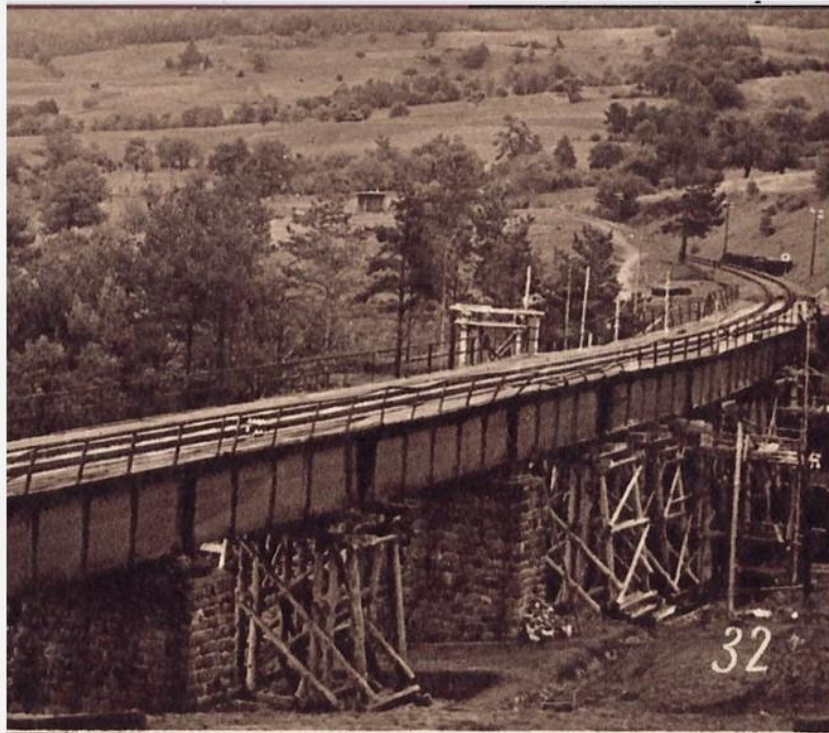
Sklené pri Handlovej: „ Dňa 6. Novembra 1946 došiel o 6.30 prvý transport Slovákov (presídlencov) z Maďarska. Väčšinou baníkov. Väčšia časť tohto transportu nechcela z transportu vystúpiť a pomáhali sa prevezenia do Ostravy a Mostu. Vystúpilo 14 rodín, ostatné 13. novembra 1946 odišli na vlastné náklady do Falknova nad Ohří.“

V priebehu roku 1947 sa obec zaplnila asi na 60% obyvateľmi, ktorí prišli z Maďarska a Ukrajiny. Zo Slovenska bolo v obci najviac obyvateľov z okolia Oravy, Horehronia a Revúcej.

### **Poškodenia na objektoch**

Druhá svetová vojna sa výrazne podpísala na poškodení železničných objektov. Na Pstruhárskom viadukte (5x25 m) boli náložami zničené prvá opera a dva ďalšie piliere. Následne v dôsledku toho boli prerazené tri koľajové polia. Oprava viaduktu bola vykonaná zdvihnutím konštrukcií a ich podopretím na podperné kozy.

## OBNOVA VOJNOU ZNIČENÉHO VIADUKTU



## OBNOVA VOJNOU ZNIČENÉHO VIADUKTU



Na susednom Handlovskom viadukte, ktorý je starší, bola explóziou zničená klenba a opory smerom k Prievidzi. Druhý a piaty pilier boli silne poškodené. Rozbitím prvého piliera spadli prvé dve konštrukcie. Poškodené piliere boli definitívne opravené a namiesto dvoch zničených konštrukcií bolo vytvorené provizórium zo železných nosníkov na 4 mohutných pilieroch.

V dôsledku výlukových prác pri obnove vojnou poškodenej trate cesta z Handlovej do Skleného trvala 3 hodiny. To malo za následok pridusenie vlakovej čaty nákladného vlaku 7686 v Masarykovom tuneli.

**PREVÁDZKA OBNOVENÁ DO 1.10.1945**

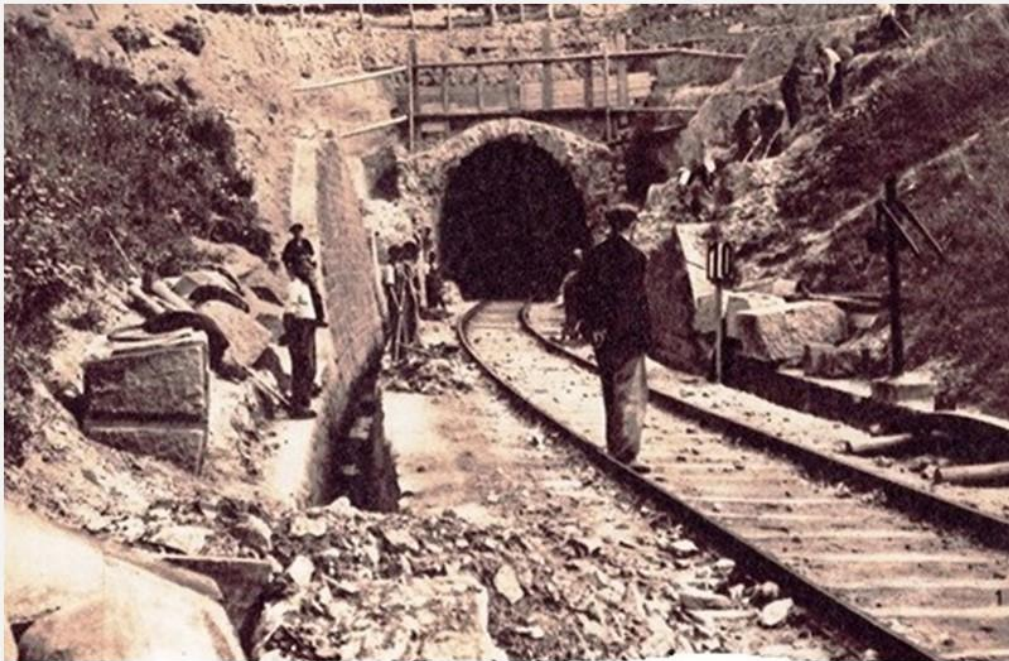
**Zahájenie prevádzky na jednotlivých tratiach**

do 1. V. 45	do 1. VII. 45	do 1. X. 45	do 1. I. 46.	do 1. IV. 46.	dosiaľ nesjazdne
Szob—Brodské B. Bystrica—D. Štubňa Štatorož št. hr.—Filakovo Galanta—Lučenec Kúty—Skalica Trnava—Sereď Banrève št. hr.—Filakovo Peledince—Halny Michalany—Lupkov Račistort sriad. nádr.— Vajnory	Trnava—Kúty Galanta—Leopoldov Dev. N. Ves—štat. hran. N. Zámky—Nitr. Pravno Brat. N. mesto—Pristav Zl. Moravce—Kozárovce Komárno—dun. prístav Stud. Potok—Tat. Lomnica Komárno—Váhsky prístav Bratislava N. mesto— Račistort	Zilina—Bratislava Komárno—N. Zámky Zbehy—Leopoldov Filakovo—Vrátky Čadca z hran.—Čierne pri Copu Boľany—Trenčín Priečepa—Tomašovec Dev. Jazero—Stupava Pecýmes—Tosoftimky Prievidza—Horná Štubňa Bánovce—Paľov Linhartovce—Dobšiná Zilina—Račec Čadca—Zwardoň Poprad—Podolínec Spiš. Vlady—Spiš. Pod- hradie Spiš. N. Ves—Lerová Zbehy—Zl. Moravce Uh. N. Ves—Zohor—Plav. Sv. Mikuláš Bratislava N. m.—Ko- márno Komárno—Guta Dobrávra—Ban. Štávnica Lučenec—Utekáč Rim. Sobota—Poltár Kraľovany—Suchá Hora Trebíšov—Vranov Piešivec—Slavošovce Šaľa—Neded Chvatimech—Hronec Čadca—Makov rBozníčka—Kat. Huta Mníšek n/Hr.—Smol. Huta	Púchov—H. Lideč Trenč. Teplá zem. hr. Kolíce—Keľmec št. hr. Zilina prednádražie Sl. Meder—Levice— Dúbrava Parikan—Čata—Levice Čata—Šahy Zvolen—Nemce Zvolen—Margecany Kapušany—Bardejov Barca—Moldava Nemšová—Lad. Rovné Lučenec—Halič Moldava—Turná Moldava—Medzev Počkej—Lucibaňa	Petržalka—Oroszvarov Hollč—Hodonín Kysak—Orlov Plaveč Humenné—Stakčín	Vrano—Vranov n/T. Petržalka—Kopčany Prešov—Strážske Bratislava N. mesto— Petržalka Orlov Plaveč—Čirč Sv. Kríž n/V.—Čachtice

Nepriateľ pri konci vojny hlásal, „... že po tejto vojne nebude ani víťazov ani porazených“. Obnova železnice naozaj nebola jednoduchou záležitosťou. Po prvotných obhliadkach bolo zrejmé, že plánovitou a predpisovou činnosťou by to trvalo neúmerne dlho čo si spoločnosť nemohla dovoliť. Na základe toho bolo prijaté rozhodnutie: „... bez ohľadu na predpisy, bez ohľadu na hodnoty, každým spôsobom, za každú cenu, stoj čo stoj prekonať materiálne prekážky, i prekážky v ľudoch, prírode i v organizácii. Pribrať k práci každého kto pomôcť môže...“

Rok po oslobodení zostávalo na Slovensku opraviť ešte necelých 100 km trate. Trať Handlová – Horná Štubňa tam už nepatrila. Prevádzka bola obnovená síce len v provizóriu ale bolo podstatné, že bola obnovená po takej drastickej deštrukcii.

## POŠKODENÝ TUNEL PRI HORNEJ ŠTUBNI



Aj železniční odborníci z cudzích štátov potvrdili, že obnovenie železnice na Slovensku do prevádzkyschopného stavu bola jedna z najrýchlejších. Prvé víťazstvo prinieslo národnú a štátnu slobodu. Druhé víťazstvo, kam patrí aj obnova železnice, predpoklady pre hospodársky rozvoj a ďalšie budovanie republiky.

Ťažké časy pominuli, pominulo aj budovanie socializmu a zmenila sa aj dopravná politika štátu. Aj dnes jej prináleží prirovnanie skvost železničných tratí na Slovensku. Trať Handlová – Horná Štubňa slúži cestujúcim dodnes. Niektorým celoročne cestou do zamestnania alebo do školy. Iným sezónne cez zimu na svahy Rematy za lyžovačkou. Ďalším cez jeseň za hubami. Najviac však asi turistom od skorej jari do neskorej jesene ako doprava do malebného kúta Slovenska, ktoré bez

prikrášlenia môžeme nazvať čarokrásnym horským krajom na zápraží „turčianskej záhradky“.

## **HORNÁ ŠTUBŇA**



## **SKLENÉ PRI HANDLOVEJ**



## **PAMÄTNÍK STAVITEĽOM TUNELA V ŽST. SKLENÉ**





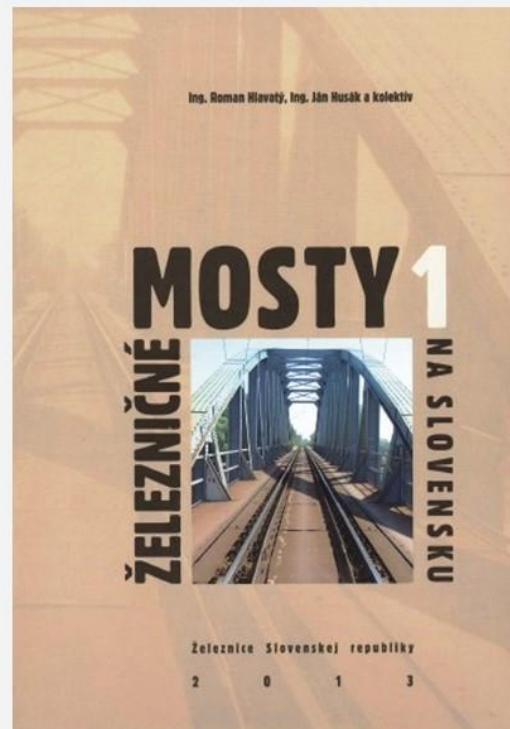
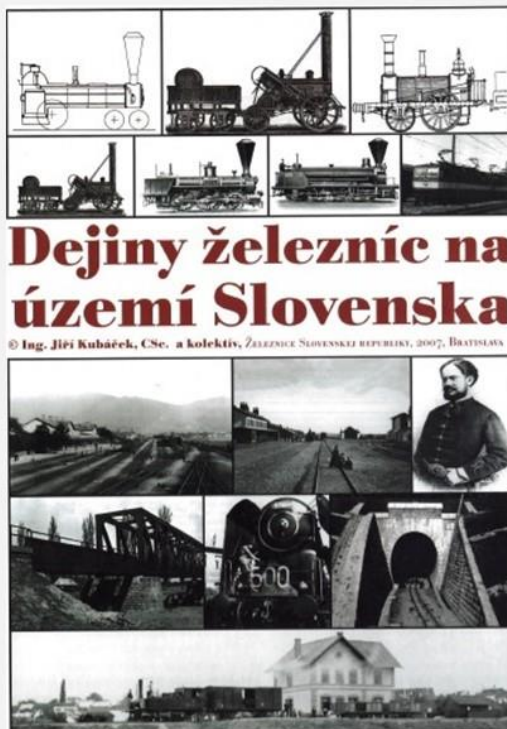
## **NOSTAGICKÉ JAZDY PARNÝCH VLAKOV...**




## VYUŽITIE PRI ORGANIZOVANÍ VÝSTAV



## VYUŽITIE PRE TVORBU PUBLIKÁCIÍ





**Prajeme Vám veľa  
pracovných úspechov**

<http://www.zsr.sk>  
Prillinger.jozef@zsr.sk

**ďakujeme za pozornosť**

