

Z PODTATRANSKÝCH KOLAJNIČ



Príležitostné noviny k 6. narodeninám www.vlaky.net

Železničná trať z Popradu do Kežmarku má 121 rokov. Jej pokračovanie do Spišskej Belej je mladšie iba o tri roky. Vtedy, na konci XIX. storočia, začal sa plniť nikdy do konca neuskutočnený sen radných pánov, podnikateľov, obchodníkov a aj stále početnejších turistov o severno-južnej trase, spájajúcej poľskú Galíciu cez Spiš a Gemer ďalej do vtedajšieho centra Uhorska, do Budapešti. Vojna „vyšších záujmov“ a skutočná I. a II. svetová vojna zasiahli do uskutočnenia tejto myšlienky. Zostáva len s obdivom hodnotiť analýzy a vízie ekonóma európskeho formátu Gregora Berzeviczyho (1763 – 1822), publikované o takmer sto rokov skôr než prišiel prvý vlak do železničnej stanice v Kežmarku. Z analýz vyplývalo, že úpadok uhorského hospodárstva je zapríčinený nielen diskriminačnou politikou rakúskej buržoázie, ale aj stavom a úrovňou dopravy. Vízia riešenia v dobách „pred železnicou“ bola síce úsmevná, ale..., Berzeviczy navrhoval vodnú dopravu systémom kanálov a využitím riek. Jednoduchšie: prepojením riek Poprad a Dunaj. Keďže od vízií k ich naplneniu býva obyčajne ďaleko a pokrok býva niekedy, našťastie, rýchlejší, prišla železnica. Ako, kedy a prečo zadymili rušne pod Tatrami je obsahom týchto príležitostných novín. Sú venované všetkým účastníkom 6-tych narodenín portálu vlaky.net, ktoré sa budú konať práve dnes pod Vysokými Tatrami. Autori nimi vyjadrujú úctu tvorcom výborného www.vlaky.net. Á propos, keď budeme prechádzať Veľkou Lomnicou, všimnite si na jej konci vpravo bývalý kaštieľ. Tam tvoril Berzeviczy svoje ekonomické štúdie. Tie, ktoré tiež slúžili po rakúsko-uhorskom vyrovnaní pri budovaní hospodárskej stratégie Uhorska. Z nej potom vyplynula dopravná politika a tá diktovala aj činy, o ktorých sa možno dozvieme, ak ste to ešte nevedeli.



Železnica bola darčekom od Mikuláša

Cez Spiš viedli viaceré obchodné cesty či už severo-južné alebo západovýchodné. Zdá sa však, že ich význam vnímali podstatne intenzívnejšie orgány Spišskej župy než centrálnej vlády. A tak bol stav ciest taký, aký bol: veľmi zlý. A tak ako bolo Uhorsko perifériou monarchie, bolo dnešné územie Slovenska perifériou Uhorska. Najmä liberálne politické kruhy, ktorých podstatnú časť tvorili podnikatelia, si túto skutočnosť uvedomovali a ešte pred rakúsko-uhorským vyrovnaním (1867) sa usilovali o riešenia. Bolo totiž jasné už vtedy (ako je aj dnes), že hospodársky rozvoj územia ide ruka v ruku s jeho dopravnou dostupnosťou.

Politika Viedne mala jasný cieľ eliminovať ambiciózne uhorské podnikateľské kruhy. Príkladom bol aj projekt železnice z Viedne do najsevernejšej časti monarchie, do Hallíča, odkiaľ už bola otvorená cesta do Škandinávie. To vôbec nerešpektovalo prvý z dokumentov uhorskej dopravnej politiky, ktorým bol Zákon č. XXV/1836. Napokon, nečudujme sa, veď ešte museli prísť revolučné roky 1848/49 (s márnou nádejou slovenských národovcov, že Viedeň bude k Slovensku priaznivejšia ako Budapešť) a už spomenuté rakúsko-uhorské vyrovnanie.

Opustíme teda tento krátky dejepisný exkurz konštatovaním, že sa veľa vo veci zapojenia severu Uhorska do stále sa zahusťujúcej európskej železničnej siete neudialo. Až v roku 1868 sa pohli lady. „... už 18.3.1867 vyzval uhorský parlament ministra Imre Mikóa k vypracovaniu návrhu na výstavbu uhorskej železničnej siete. Projekt obsahoval 25 železničných trás predstavujúcich dovedna 4820 km želez-

níc. Na Slovensku mali ležieť tieto trate:

- trať spájajúca Pešť s Hallíčom (Przemyslom) cez Košice a Prešov,
- Košicko-bohumínska železnica,
- železnica Pešť – Bohumín cez Salgótarján, Lučenec, Zvolen a Sučany,
- trať Komárno – Nové Zámky – Nitra – Trenčín
- trať Miskolc – Rožňava.

Projekt bol po posúdení parlamentom, významnými spolkami, korporáciami i obchodnými a remeselníckymi komorami **schválený v roku 1868** ako zákonný článok č. XLIX. Pritom sa konštatovalo, že projekt nemá mať uzavretý charakter, ale má pripustiť i výstavbu ďalších železníc, ak sa to ukáže potrebné.“ (Kubáček, Jiří: Dejiny železníc na území Slovenska. In: www.zsr.sk)

ZAMIERILA K NÁM Ksod VASUT

Košicko-bohumínska železnica predbehla spomenutý dokument a odhalovala konkrétnym spôsobom aj hru

o ekonomický vplyv. Vo Viedni už v roku 1864 vyšiel „Pamätný spis o Košicko-bohumínskej železnici“. Koncesiu na stavbu získali bratia Richeoví z Belgicka a stavať sa malo od Košíc. Napokon bolo všetko ináč. Sliezska podnikateľská lobby presadila svoje a stavať sa začalo od Bohumína koncom roka 1867. Bratia Richeoví neprekázali schopnosť realizovať tak veľký projekt a tak sa zmenil aj vlastník koncesie. Stala sa ním Anglo-rakúska banka. Prvým sídlom vedenia KBŽ bola Viedeň.

Po dvoch rokoch bol uvedený do prevádzky prvý úsek. Za pochodu sa riešili závažné organizačné, finančné a majetkové pomery. Ich doriešením sa zrýchlila samotná stavba, čo však niekedy išlo na úkor kvality. Uhorsko tú železnicu však potrebovalo. Už nielen pre nákladnú dopravu, ale aj preto, aby sprístupnilo potenciálnym návštevníkom kúpele a hory severu svojej krajiny. Nezabudnime, bola to doba nástupu moderného cestovného ruchu. Uhorsko malo ambície byť v tomto odvetví úspešnou krajinou.

Najmä okolo Popradu mala mať KBŽ trochu iné smerovanie. Tým, že bola projektovaná údolím Čierneho Váhu hrozilo, že sa dokonca Popradu môže vyhnúť. Vtedy vstúpili do diaľnic rodiace sa popradské podnikateľské štruktúry. Mužmi osobitných zásluh boli podnikateľ a starosta Popradu Dávid Husz a evanjelický kňaz Karl Wünschendorfer. Dosiahli napokon to, že železnicu projektovali cez Poprad. Argumentom boli Tatry, najvýhodnejší bod pre vytvorenie uzlu s možnosťou napojenia na vtedy ešte jedinú osadu Smokovec, ale aj na sever do Kežmarku a ďalej do Poľska.

Ako sa jednokolajná trať blížila k Popradu, menili sa čiastočne aj projekty a jej trasa viedla napokon a definitívne údolím Bieleho Váhu. Podarilo sa vyriešiť projekčne a následne aj stavbe najmä „problém Štrba“.

Azda najlepší obraz o výstavbe dá opäť úryvok z Dejín železničnej dopravy na Sloven-

sku: „Na rýchlo postupujúcej stavbe pracovalo 935 murárov, 2140 tesárov, 482 kamenárov, 738 minárov, 152 lamačov kameňa a 953 iných remeselníkov. Stavba sa realizovala len pomocou ťažných zvierat, povozov alebo kár a v niektorých obdobiach na stavbe pracovalo súčasne až 17 000 robotníkov. Na uhorskom úseku trate sa vybudovalo 37 prijímacích budov, 7 krytých nástupišť, 28 skladov, 21 nákladísk, 9 remíz pre opravu vozidiel, 79 stanovišť výhybkárov, ďalej 10 točníc priemeru 12 m a 27 točníc priemeru 4,6 m. Na trati, ktorú križovalo úrovňovo 405, nadchodom 4

a podchodom 70 cestných priechodov, bolo 192 strážnych stanovišť, vybavených zvonkovými návěstidlami. Stanice, ktoré boli navzájom spojené Morseovými telegrafnými prístrojmi, krylo spolu 12 návěstidiel (11 systému Banovits, 1 systému Schönbach).“

KONEČNE V POPRADE

Slávnostne sa tak stalo 8. decembra 1871. Trochu oneskorený Mikuláš (alebo predčasný Ježiško?) vytiahol zo svojho koša dar menom železnica. Aký to bol dar? Aj po už takmer 140-ich rokoch možno bez nadsádzky konštatovať

(pokračovanie na strane 2)

17. b. Kassa—Oderberg.					
Állomások	Szem	Gyors	Másod	Gy t.	Vegy.
	vonat	vonat	r. v.	vonat	vonat
	4	210	210 v.	120	8
	I—IV.	II—IV	II—IV	II—IV	I—IV.
Budapesti idők.					
Budapest m. á. v. I. f. ind.	é. 10:50	—	é. 8:50	—	n. 7:31
Miskolcz 1 f.	é. 8:42	—	n. 6:27	—	n. 2:15
M-Sziget 11. b.	—	—	é. 9:19	—	—
Kassa vendéglő. . . ind.	n. 6:37	—	n. 12:11	—	é. 6:00
Abos vendéglő . . . érk.	n. 7:06	—	n. 12:56	—	é. 6:38
Eperjes 17. a . . . érk.	n. 6:08	—	—	—	n. 5:29
Abos ind.	n. 7:12	—	—	—	é. 6:41
Igló—Lőcse vendéglő . .	n. 9:22	—	—	—	é. 9:16
Poprád-Felka . . . érk.	n. 10:09	—	—	—	é. 10:57
Poprád-Felka . . . ind.	n. 10:17	—	—	—	é. 11:02
Lucsivna fűrdő* . . . ind.	n. 10:31	—	—	—	é. 11:21
Csorba ind.	n. 10:56	—	—	—	é. 11:56
Liptó-Szent-Miklós vend.	n. 12:11	—	—	n. 7:03	é. 2:—
Tepla ind.	n. 12:38	—	—	n. 7:44	é. 2:37
Rózsashegy vendéglő . .	n. 12:52	—	—	n. 8:16	é. 3:11
Ruttká vendéglő . . . érk.	n. 1:58	—	—	n. 9:55	é. 4:45
Budapest 1. e. . . . érk.	é. 10.—	—	—	é. 8:00	—
Teb. v sz. sz.					
Budapest 1. e. . . ind.	n. 6:50	30	—	Sz. v. 6	n. 5:40
Ruttká ind.	n. 2:29	n. 4:46	—	é. 5:16	—
Zsolna vendéglő . . . ind.	n. 3:—	é. 6:10	—	é. 5:55	—
Ósácza érk.	n. 3:40	é. 7:44	—	n. 6:49	n. 6:51
Csácza ind.	n. 3:41	—	—	n. 6:51	n. 8:12
Tescheo vendéglő . . érk.	é. 10:39	n. 4:41	é. 1:25	n. 5:33	n. 8:12
Oderberg érk.	n. 12:12	n. 5:28	é. 3:—	n. 7:14	n. 9:20
Krakko 34 f. érk.	n. 8:10	é. 8:30	—	—	n. 5:45
Bécs 34 f. érk.	n. 12:23	é. 5:20	—	é. 4:10	é. 5:20
Boroszló ind.	—	é. 10:10	—	—	n. 2:24
Drezda ind.	—	n. 3:59	—	—	é. 10:18
Berlin ind.	—	é. 5:45	—	—	é. 8:59
Hamburg ind.	—	n. 1:06	—	—	é. 5:46

* = megállóhely.

Cestovný poriadok Košicko-bohumínskej železnice z roku 1883, ako ho uverejnili kúpeľné noviny v Novom Smokovci „Tátravidék“, vôbec prvé noviny Vysokých Tatier.

Dátumy a udalosti

1848 – zo zákona III/1848 vzniklo uhorské Ministerstvo verejných prác a dopravy, ministrom bol vymenovaný Imre Mikó.
30. 5. 1865 – vláda predkladá do parlamentu návrh zákona o koncesii na KBŽ.
11. 7. 1865 – parlament zákon o koncesii chválil.
26. 6. 1866 – cisár udelil definitívnu koncesiu bratom Richeovcom.
13. 8. 1867 – bratia Richeoví sa koncesie vzdali a previedli koncesné práva na belgickú Ba-

nque de Credit Foncier et Industriel. Tá však nedokázala splniť podmienky cisárskeho dvora ani uhorskej vlády.
1868 – bola ustanovená Generálna inšpekcia železníc a paroplavby Uhorska.
21. 4. 1869 – celú stavbu preberá Anglo-rakúska banka.
5. 5. 1869 – do prevádzky bol uvedený ako prvý úsek Bohumín – Český Těšín.
1869 – Anglo-rakúska banka vydala viac ako 120 tisíc akcií KBŽ.

28. 2. 1870 – bola ukončená konsolidácia spoločnosti KBŽ. V rámci konsolidácie bolo riaditeľstvo presťahované do Pešti.
1. 9. 1870 – do prevádzky bol uvedený úsek Košice – Kysak.
8. 1. 1871 – do prevádzky bol uvedený úsek Český Těšín – Žilina.
8. 12. 1871 – do prevádzky bol uvedený úsek Žilina – Poprad.
12. 12. 1871 – do prevádzky bol uvedený úsek Poprad – Spišská Nová Ves.
12. 3. 1872 – do prevádzky bol uvedený úsek Spišská Nová Ves – Kysak.

METAMORFÓZY JEDNEJ STANICE

Ako vyzerala prvá železničná stanica v Poprade, ktorá privítala prvý vlak Košicko-bohumínskej železnice ešte pod názvom „Felka“, vidíte už na predchádzajúcej strane. A tento jej vzhľad pretrval niekoľko desaťročí. Rozvoj mesta, stále sa zvyšujúci záujem o Vysoké Tatry a predpokladaná výstavba trate Poprad – Dobšiná však signalizovali, že v pôvodnom rozsahu a podobe stanica nevydrží.



Felka, Poprad-Felka, Súdňica – Bohumín

1910 – V tomto roku bol potvrdený projekt dostavby viacerých objektov stanice. Určite tomu pomohli dva dôležité činitele: rekonštrukcia trate tatranskej električky a priazeň generálneho riaditeľa KBŽ Petra Ratha (jeho srdečnou záležitosťou bola Kvetnica pri Poprade, kde mal vilu a práve v tomto roku vysvätili kaplnku sv. Heleny, ktorej stavbu subvencoval).



1977 – Začal sa realizovať projekt výstavby novej železničnej stanice. Základný kameň položili 2. mája, do užívania, ešte bez prestupovej haly TEŽ bola odovzdaná v roku 1982. Pôvodný zámer, aby vlaky TEŽ vchádzali do staničnej budovy, sa ukázal ako nerealizovateľný. Bolo treba vyprojektovať a postaviť kolmé zaústenie na portál dnešnej stanice električky.



1983 – Od augusta sa začali búracie práce na starej staničnej budove. Objavili sa pri tom zaujímavé veci, napr. pôvodné nápisy. Ibaže v budovateľskom ošiali sa zabudlo na detailnejšie zdokumentovanie.



2010 – Dnešná podoba ešte stále nedokončenej staničnej budovy. Menia sa interiéry, hľadá sa ich naplnenie tak, aby korešpondovalo s dobou a nárokmi cestujúcich.

STALO SA PRED DEVÄTDESIAIMI DEVIATIMI ROKMI

TRAGICKÁ ZRÁŽKA VLAKOV

Dnes už zostalo pár záznamov, poltucet pohľadníc a v zažltnutých novinách správy o udalosti pred 99-ich rokov. Možno niekde v archívoch úradné správy o zrážke vlakov, ktorá sa stala 23. augusta 1911 v železničnej stanicike Spišská Sobotka. Ináč pomerne nepružní novinári vtedy preukázali akcieschopnosť. Aspoň tí z týždenníka „Karpathen Post“. V čísle 34, ktoré vyšlo 24. augusta 1911, priniesli na str. 2 pod titulkom „Grosses Eisenbahnunglück in Poprad – Velké železničné nešťastie v Poprade“. Redakcia tohto týždenníka sa nachádzala v Kežmarku. Tu sú podstatné časti z reportáže.

PRVÁ SPRÁVA

Telefonicky sa redakcia dozvedela okolo štvrtej popoludní o veľkej vlakovej katastrofe v Poprade. Hrozivá na správe bola skutočnosť, že sa v nej hovorilo o tridsiatich mŕtvych. Preto sa redaktor spojil s úradom policajného kapitána Popradu, čo sa mu podarilo po polhodine úsilia. Tu dostal aspoň trochu uspokojujúcu odpoveď: pri zrážke vlakov zomrelo 5 ľudí, zranených je 20.

Nik z evidovaných postihnutých nebol z Kežmarku. O hodinu neskôr už je redaktor v Poprade, aby na vlastné oči videl

MIESTO KATASTROFY

Je ním stanica Spišská Sobotka. Tu sa trate rozchádzajú na Kežmarok a Spišskú Novú Ves. O tretej popoludní sa tu udiala tragédia.

O 2. hodine 45. minúte odchádza z Popradu do Košíc osobný vlak č. 14. Za Popradom zistil rušňovodič poruchu na lokomotive a v Gánovciach cestu ukončil. Rozhodol sa k návratu s vlakom do Popradu. S pokazeným rušňom však došiel iba do stanice Spišská Sobotka.

O 2. hodine 59. minúte odchádza z Popradu popoludňajší rýchlik č. 2 do Budapešti. Všetci ako keby zabudli, že na kolajniciach stojí zablokovaný osobný vlak. A bolo to iba necelý kilometer od stanice. Tiahla zákruta bola dôvodom, že rušňovodič rýchlika zbadal stojaci osobný vlak asi 200 m pred sebou. Zapol všetky brzdy, ale už len zmiernil hrôzu toho, čo sa stalo.

ZRÁŽKA

Lokomotíva rýchlika narazila do zadných vagónov

osobného vlaku, ktorý sa vracal do stanice Poprad – Felka cúvaním. Demolovala prvý a najviac druhý vagón. Veľmi poškodila aj tretí vagón. V rýchlikovej súprave bol za lokomotívou nový Pullmannov vagón, ktorý bol zničený nárazom. Niekoľko vagónov sa dostalo aj mimo kolajníc. (Pozn.: To, čo musel redaktor farbisto opisovať, nám nahradia fotografie na konci článku.)

ZÁCHRANNÁ AKCIA

Do záchranu postihnutých sa hneď zapojili železničari, lekári z mesta a mnoho jeho obyvateľov. Správa o nešťastí sa rozšírila ihneď. Ťažko zranených odvážali do nemocnice, ľahko zranených ošetrili na mieste. Päť mŕtvych odviezli do márnice. Obyvatelia mesta preukázali vysoký stupeň solidarity pri samotnej záchrannej akcii i v starostlivosti o cestujúcich z oboch vlakov. Celú záchrannú akciu organizovali železničari a funkcionári mesta, hlavne policajného kapitanátu mesta. Všetci záchrancovia sa snažili aj cez trosky dostať čo najskôr na tie miesta poškodených vagónov, z ktorých bolo počuť stenanie a výkriky hrôzy a bolesti.

VYŠETROVANIE

Rušňovodič lokomotívy rýchlika tvrdil, že výstražná signalizácia neupozorňovala na žiadne nebezpečenstvo.

Mestský úrad, Okresný slúžnovský úrad, ctihodní i „obyčajní“ občania Spišskej Soboty sa veru poriadne rozčúlili, keď ani po vybudovaní trate Poprad – Kežmarok nemali železničnú stanicu. Otvorili všetky ventily svojho lobby-stroja a napokon získali od vedenia Košicko-bohumínskej železnice túto krásnu staničku. V cestovnom poriadku sa názov stanice „Szepes Szombat“ objavil po prvý raz na začiatku roku 1891. Neslávne vstúpila stanička do histórie v auguste 1911. Pohotový bol v situácii spiškosobotský obchodník Eduard Hensch, ktorý vydal z havárie sériu šiestich pohľadníc. Netreba ani zdôrazňovať, že komerčne veľmi úspešných. Medzi zberateľmi sa zachovala dokonca vo viacerých exemplároch celá séria.

(Fotografie sú z osobných archívov rodiny Izsóffovej a autora.)



Železnica bola darčekom od Mikuláša

(dokončenie zo strany 1)

vať, že odštartoval veľký rozvoj mesta.

Tatranský publicista Ivan Bohuš videl onen slávnostný deň takto:

„Bol sychravý a nevlúdny ôsmy december 1871, no Poprad prežíval slávnostné chvíle; bol celý na nohách. Ulice sa utápali v záplave trikolór a lacnej parády z čečiny, papiera a krepu. Na peróne novopostavenej staničnej budovy vyhrávala rozjarená a hlučná cigánska kapela. Popri nej prešlapovaluzimenný kráľ školskej made a dúchal si do rúk.

Keď sa ozval zvonec (rozompálaný staničným dozor-

com, na drevenej „šibenici), nastal najprv zmätok, a potom napätie. Z čakárne vyšla dôstojná skupina oficiálnych hostí. Panstvá v gala sa smrteľne vážne zoradili na nevelkom nástupišti, tlačiac do popredia pána mešťanostu, ktorý nedečkavo žmolil text prejavu v ruke s bielou rukavicou.

Čudo prihrmelo s obrovským fučaním a v oblakoch dymu. Prv ako sa zastavilo, hrozne zapískalo a na prekvapený zástup vychrílo prúd syčiacej pary. Z vozňov vystúpili páni podobní popradským; dvíhali cylindre, vypínali hrude, žoviálne sa usmievali a podávali vítajúcim ruky. Odznel pripravený program:

prejav pána mešťanostu, prejav pána z riaditeľstva Košicko-bohumínskej c. k. železnice, báseň, hymna, éljen. A šte raz éljen!“ (Bohuš, Ivan: Tatranský kaleidoskop. Osveta, 1977. s. 92.)

No, s trochou fantázie to tak mohlo byť. Možno tej slávy na stanici s názvom „Felka“ bolo viac, možno menej. Určite však to je deň a jeho dátum pre Poprad a okolie historický. Poprad to v ďalších rokoch počítal pozitívne, tí, ktorí sa železnici bránili, negatívne.

ŽELEZNICA MESTO „NAKOPLA“

Poprad, dovtedy iba roľnícko-remeselnícke mesto,

Vyšetrovaciu komisiu vedú vrchný inšpektor Košicko-bohumínskej železnice Nogrady a vrchný inšpektor železnice Uhorska Koromzay. Celé vyšetrovanie sa sústreďuje na činnosť personálu stanice a postupy železničného personálu a posádok oboch vlakov.

ŠKODY

Úplne zničené boli štyri osobné vagóny a jeden úplne nový Pullmannov vagón rýchlika. Poškodená bola lokomotíva. Všetky škody sú na vrub spoločnosti Košicko-bohumínska železnica. Toto bolo zatiaľ iba prvé odhadu, no tou najhoršou stratou sú obeť na ľudských životoch.

MŔTVI

Zahynuli Štefan Bátory, Mikuláš Vetteš, Ján Harintus a Ján Nagy. Mŕtva bola aj vdova Pišková, ktorej smrť bola trochu záhadná, pretože bola zakliesnená medzi vagónmi. Buď chcela práve prejsť cez stojaci vlak alebo z vagóna do vagónu... To tajomstvo si odniesla so sebou.

Ako sa následne ukázalo, solidarita netrvala iba v čase havárie. Rodinám mŕtvych a zranených pomohla Košicko-bohumínska železnica, prispeli aj mestá Poprad, Levoča, Kežmarok a obce celej Popradskej kotliny. Pomoc organizovalo aj vedenie Spišskej župy.

Mikuláš Argalács

V druhej polovici XIX. storočia bolo strategickým cieľom mnohých miest, aby projektanti železničných tratí nezabudli práve na ich mesto. Z viacerých príčin sa Kežmarok nedostal do ceruziek projektantov hlavnej dopravnej tepny, ktorou mala byť práve Košicko-bohumínska železnica.

Vďaka iniciatíve miestnych podnikateľských kruhov sa podarilo postaviť miestnu trať Poprad – Kežmarok, ktorá bola uvedená do prevádzky 18. decembra 1889. Zaujímavou stopou minulosti trate je „Pamätná kniha stanice Kežmarok“, z ktorej fragmenty prinášame:

„Dráha bola postavená nákladom akciové spoločnosti se sídlom v Kežmarku, a se stavbou bylo započato v roku 1889. Společnost sledovala stavbou dvojí účel: Jednak se jednalo o spojení Kežmaroku s hlavní tratí dráhy Košicko – Bohumínské, čímž dány podmínky pro rozkvet obchodu a průmyslu v městě samém, a jednak o umožnění dřevního obchodu podmíněného rozsáhlými a bohatými lesy východních svahů Tater a Magury.

Speciálně za tímto posledním účelem stavěny byly pak další trati, a sice: roku 1890 dráha Kežmarok – Sp. Belá, v roku 1892 místní dráha Odbočka – Podolínec.

Hlavně dráha Kežmarok – Sp. Belá dala vznik velice čilému obchodu dřevnímu, neboť směřuje k samým úbočím Belánských vápencových Alp (t. zv. Zdiárské Tatry) a Javorině,

marok bolo napr. vybudovanie ropnej rafinérie, ktorá by bola hlavným zásobovateľom nákladnej dopravy.

Ďalším strategickým cieľom bolo vybudovanie trate Poprad – Dobšiná, čím by sa vytvoril súvislý severo-južný ťah s pokračovaním až do Budapešti, čo bolo plne v súlade s uhorskou dopravnou politikou. Poprad by sa stal významným dopravným uzlom, ktorého význam by ešte stúpol jeho železničným prepojením na Vysoké Tatry. Treba si totiž uvedomiť, že uhorská vláda začala v ostatnej štvrtine XIX. storočia klásť dôraz na rozvoj cestovného ruchu a Vysoké Tatry sa mali stať pendantom Alp s cieľom presunúť na ne a o ne záujem uhorskej šľachty. Preto to bol štát, ktorý založil osadu Tatranská Lomnica.

Pán Kubelík sa dopustil aj ďalšieho omylu, pretože trať



Prvá budova stanice v Kežmarku okolo roku 1900. Vpravo v pozadí sa vyníma evanjelický a. v. kostol. Celkom vľavo je veža terajšej Baziliky sv. Kríža.

celáť spoločnosti miestni dráhy v Kežmarku až do roku 1893.

Správcom provozu byl tehdy p. Géza Farkaš až do 1/VII zmíněného roku, kdy byly tyto tři dráhy vzaty do provozu Koš. Bohum. dráhy.

Kežmarská stanice, která tehdy byla sídlem dopravního úřadu, byla vypravena topírnou, s vodovodním zařízením k napájení strojů, a zámečnickou dílnou, točnou, vozovou Kanceláře, některé naturální byty, čekárny a buffet byly umístěny v příjmací budově, dnešní tzv. „staré stanici, jejichž kanceláři užito dnes co nákladní pokladny“, a zbytek co naturálních bytů.

Pán prednosta, samozrejme, túto časť Pamätnej knihy dopisoval, pretože rok 1918 priniesol radikálnu zmenu nielen čo do nového usporiadania v strede Európy, ale tým aj do štruktúr, vzťahov a väzieb v celej šírke politického, spoločenského, ekonomického, kultúrneho a sociálneho chodu spoločnosti. V tomto virvare sa stratilo mnoho dokumentov

solidácia na Slovensku dosiahla taký stupeň, že bolo možné zmierniť podmienky výnimočného stavu, začala sa masívna personálna výmena. Prichádzali českí odborníci, slovenských bolo minimum, popri ktorých sa zaučali noví pracovníci, schopní postupne prebrať funkcie na strednom a vyššom stupni riadenia. Pán Kubelík vtedy napísal:

Nalezl jsem personál, jehož část jevila značné známky demoralisace, způsobené vlivem války, stanici sabotovanou maďarským personálem a úřednictvem, a celou řadou nemožných nedostatků zaviněných válečným nepořádkem.

V roku 1922 bola preklasifikovaná stanica Strážky na zastávku a pridelená ku stanici Kežmarok. O rok neskôr už nachádzame v Pamätnej knihe aj prvú tragickú nehodu. Major ruských légii Mikuláš Plačko zahynul 14. júna 1923 priamo na železničnej stanici:

Chtěje použít vlaku č. 1556 jedoucího do Podolínce vyskočil omylem naň, když tento při

mátná kniha kežmarskej železničnej stanice:

• Dňa 25. júla bola zavedená zjednodušená doprava na tratiach miestnych dráh Poprad – Kežmarok, Studený Potok – Tatranská Lomnica, Kežmarok – Spišská Belá, Odbočka – Podolínec.

• Dňom 1. apríla 1929 bola zavedená doprava motorovými vlakmi na tratiach Poprad – Kežmarok, Kežmarok – Spišská Belá a Kežmarok – Podolínec. Cestujúci ich s obľubou využívajú, pochvalne sa vyjadril aj týždenník „Karpáthen Post“ a mestská rada poslala ďakovný list ministrovi dopravy.

• Veľkou udalosťou bola 5. septembra 1930 návšteva Kežmarku prezidentom republi-

• Dňa 24. marca 1931 sa po vytrvalom daždi zosunula hrádza podomletá vodou na kolajisko v kilometri 21.3 práve v momente, keď prichádzal osobný vlak. Na kope hliny premiešanej so strunami a kríkmi vykoľajil rušeň 410.002 oboma osami a osobný vagon rady C č. 44217 prednou osou.

...a dráma na záver:

Dňa 24. septembra 1932 zbadal rušňovodič Kazimír pri odjazde vlaku č. 4806 o 22 h 48 min zo stanice Kežmarok, že nejaká žena spadla pred stroj č. 510 503 v takej blízkosti, že nemohol už zastaviť. Vlak zabrzdil a zastavil. Vlakvedúci Čabala so sprievodcom a kuričom vytiahli spod zadnej časti stroja asi 20-ročné dievča strojom nezranené. Naložili ju do



Vykoľajený rušeň 410.002 po zosuve hrádze podomletej vodou.

ky Tomášom G. Masarykom. Mesto navštívil cestou z cvičenia 2. horskej brigády do Tatranskej Lomnice.

• V kilometri 12.6 narazil 11. marca 1931 motorový vlak č. 4826 do robotníčky Márie Baňovej z Malého Slavkova. Bola ťažko zranená. Personál ju naložil do vlaku a priviezol do stanice, kde však zraneniu došlo k podľahla. Postihnutá nepočula výstražné trúbenie, pretože bola hluchonemá.

služobného vozňa a odviezli späť na stanicu.

Vyšetrovaním vyšlo navonok, že 24-ročný Michal Časnocha, nezamestnaný, napadol dievča na železničnom násypе, bil ju kým neupadla do bezvedomia, následne znásilnil a hodil pod prichádzajúci vlak. Postihnutá Vilma Tesarová prišla k vedomiu až keď ju vytiahli spod stroja a vypovedala. Časnocha bol onedlho zatknutý a odovzdaný do väznice Krajského súdu v Levoči.



Stanica Kežmarok v roku 1905. Na pôvodnú budovu sa nadväzovalo poschodie. Pôvodná staničná budova už s nadväzovaným poschodím stojí dodnes.

tak bohatým na krásne jehličnaté lesy.“

S odstupom času musíme trochu revidovať text pána prednostu Jaroslava Kubelíka, ktorý prevzal stanicu v roku 1921. Skutočne bolo hlavným motívom výstavby napojenie sa na Košicko – bohumínsku železnicu, no strategickým zámerom skupiny kežmarských

Kežmarok – Spišská Belá bola uvedená do prevádzky 25. júla 1892 a trať zo Spišskej Belej do Podolínce 10. decembra 1893.

Venujme sa však ďalej nášmu historicko – dokumentačnému skvostu:

„Proto též firma Glesinger, která i v Kežmarku má svoji velkou pilu, a největší složiště, postavila si z konečné stanice



V rokoch 1914 až 1916 sa postavila nová staničná budova, ktorá patrila medzi najkrajšie stanice vo vtedajšom Uhorsku. Žiaľ prvá svetová vojna sa podpísala na financovaní stavby a tak nie všetko, čo bolo v plánoch, sa aj urobilo...

podnikateľov bolo vytvorenie podmienok pre čo najrýchlejšie budovanie železničného ťahu z Kežmarku ďalej do Halície či Galície, vtedy ešte súčasťou monarchie (po delení Poľska patriacej do sféry vplyvu Rakúska) a ďalej k Baltickému moru. V plánoch mesta Kež-

této dráhy Spišská Belá, vlastní lesní dráhu 16 km dlhou do Lendáku, ktorou v lete 1920 – 1921 predĺžila visutou lanovou dráhou 13 km dlhou do Podspádu, tedy skoro až k obci Javorině.

A tak byl zahájen velice čilý provoz, jehož správu řídila kan-

Kežmarské železničné etudy



Súčasná podoba staničnej budovy v Kežmarku.

doby, fotografií, kroník.

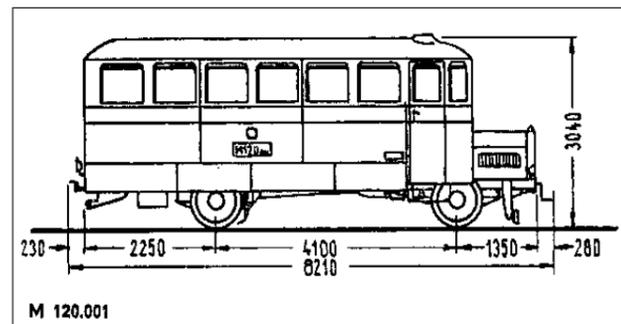
Napriek nariadeniam a vyhláškam sa napr. na lokálnych tratiach (známe je to aj z trati tatranskej električky) používala maďarčina. Úradníkov používajúcich tento jazyk, nemal kto nahradiť. Až v už spomenutom roku 1921, kedy kon-

provozu velice rychle přijížděl, v domění, že již odjíždí. Jelikož měl pouze jednu ruku volnou smekl se na stupátka a spadl mezi vozy, které jej na místě usmrtily.

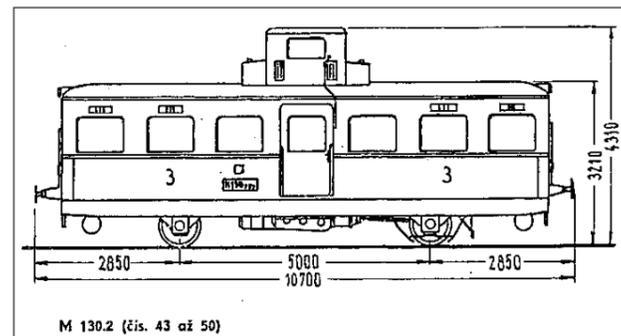
Vytiahnime ešte niekoľko „pikošiek“ z medzivojnového obdobia, ako ich zachytila Pa-



Historická schéma kolajiska stanice Kežmarok.



Prvé pokusy so zavedením motorových vozňov pre osobnú dopravu na trati z Popradu do Kežmarku a do Tatranskej Lomnice sa uskutočnili už v roku 1928 sa uskutočnili prvé pokusy so zavedením motorových vozňov. Prvý motorový vozň, tzv. železničný autobus, označený ako M 120.1 bol vyrobený v podniku Škoda Plzeň 1928. Motorový vozň bol poháňaný štvortaktným benzínovým vodou chladeným motorom o výkone 56 koní pri 1400 ot/min. Vozne boli vyradené z prevádzky v roku 1939 pre nedostatočný výkon.



Pravidelná osobná doprava motorovými vozňami sa začala v roku 1934. Bola zabezpečovaná motorovými vozňami série M 130.2. Tieto motorové vozne boli poháňané benzínovým šesťvalcovým motorom vodou chladeným, ktorý mal výkon 120 koní pri 1600 ot/min. Motorové vozne vyrobila Tatra Kopřivnice v roku 1934. Boli to tzv. „veziaky“. Niektoré z týchto vozňov sa zachovali v prevádzke až do roku 1958. Tieto motorové vozne mali 37 miest na sedenie, prázdnu váhu 13,8 ton a max. rýchlosť 60 km/hod.

Vitajte v Petzvalovom rodisku

„Podmanil som si svetlo, mám ho v hrsti, ale na svete je ešte príliš veľa tmy“ – konštatoval Jozef Maximilán Petzval, muž, ktorý výrazne pohol vývojom fotografie. Vedec svetového formátu sa narodil 6. januára 1807 v Spišskej Belej.

Preskočme životopisné formality, ktoré môže poskytnúť každá encyklopédia či biografický slovník. Ako 30-ročný sa stal profesorom vyššej matematiky a v tom istom roku mu bola ponúknutá profesúra na univerzite vo Viedni. Mal bližšie k nemčine ako k maďarčine, bral teda túto ponuku bez dlhšieho rozmyšľania. A vo Viedni zotrval plných štyridsať rokov. Tu sa aj zrodil jeho vynález, ktorým zmenil konštrukciu fotoaparátov a napokon aj celú techniku fotografovania. Veď jeho portrétny objektív – to bol ten veľkolepý vynález – zmenil expozičnú dobu z desiatok minút na sekundy. K vynálezu sa dopracoval vďaka matematizácii optických problémov a – neobyčajnej remeselnej zručnosti. Veď šošovky objektívu si sám vybrúšil. Parametre onoho prevratného objektívu boli: 150 mm ohnisková vzdialenosť, priemer 38 mm, svetelnosť 1 : 3,5 a zorné pole 20°.

Petzvalovou špecialitou boli diferenciálne rovnice. Nebol však suchým a vecným matematikom. Ako už úvodná veta naznačuje, bol to duchaplný a naviac aj vtipný muž, takmer zarytý starý mládenec, milujúci turistiku a jazdu na koni, neobyčajne zručný šermiar, dobrý atlét. Predovšetkým však k sebe neoby-

čajne prísny vedec, nespokojný s tým, čo dosiahol. To napokon zdôrazňovali aj jeho životopisci. Tí aj zdôrazňujú, že najväčším vedeckým prínosom Petzvala sú matematické výpočty korekcie optických sústav, bez čoho by sa vlastne optika nepohla natoľko dopredu.

Zaujímavé sú spory o Petzvalovom pôvode, resp. pôvode jeho rodiny. Samozrejme, bol z Uhorska a tak si ho radi pristoňujú Maďari. Lenže, dokázateľne Petzval nerád hovoril po maďarsky a od čias ľudovej školy mal vždy z maďarčiny o stupeň horšie známky ako z iných predmetov. Napriek tomu maďarská vedecká obec udeľuje od roku 1957 každoročne Cenu Jozefa Petzvala. Rakúski a nemeckí životopisci ho považujú jednoznačne za Nemca. Aj jeho pôsobenie v Rakúsku by bolo dosť silným argumentom, keby... Našli sa totiž viaceré listinné dôkazy, podľa ktorých je najpravdepodobnejšie, že Petzvalovi rodičia pochádzali z Moravy a pôvodným ich menom bolo: Pecivál. Celoživotné dielo Jozefa Maximiliána je žiarivým dôkazom toho, ako ďaleko môže byť činnosť človeka vzdialená od jeho mena.

Rád sa vracal domov, do Spišskej Belej, odtiaľ chodil často do Tatier, ktoré až dôverne poznal.

Zomrel 17. septembra 1891. Pochovaný je na Centrálnom cintoríne vo Viedni neďaleko Wolfganga Amadea Mozarta.

(Voľne spracované z rôznych knižných a internetových zdrojov.)



NADŠENÉ VÍTANIE PRVÉHO VLAKU

Kvetnatá reportáž z otvorenia prevádzky na trati Kežmarok – Spišská Belá sa objavila v týždenníku Karpathen Post č. 26 z 30. júna 1892 už na 1. strane reportáž „Slávnostné otvorenie vicinálnej trate Kežmarok – Spišská Belá“. Prinášame voľný preklad niektorých podstatnejších častí:

Dňa 25. júna o pol desiatej predpoludním sa na novovybudovanú železničnú trať zo Spišskej Belej vydala lokomotíva, ktorá ťahala niekoľko vagónov. V nich boli hostia slávnostného otvorenia železničnej trate do Kežmarku. Spišská Belá sa týmto napojila na Košicko-bohumínsku železnicu.

Lokomotíva bola vyzdobená a na jej čele sa skvela koruna. Farbami kvetov a farebných papierových ozdôb hýril nielen slávnostný vlak, ale aj železničná stanica. Odtiaľ vyprevádzali vlak na cestu stovky ľudí s vlajčkami v rukách.

Vlak prešiel po trati do Kežmarku. Už počas cesty ho popri trati pozdravovali mávaním a výkrikmi radosti desiatky ľudí.

Slávnostní hostia sa stretli v staničnej reštaurácii v Kežmarku. Tu štátny tajomník ministerstva obchodu prečítal oficiálnu vyhlášku ministra, ktorou bola formálne otvorená doprava na novej trati. Výkriky „éljen“ sa miešali so slávnostnými prípitkami. Potom sa čestní hostia odobrali do vagónov a vlak sa vydal na triumfálny návrat do Spišskej Belej. Zo stanice vlak vyprevádzala rezká hudba a opäť stovky nadšených ľudí.

Na svojej jazde so vzácnymi hosťami vlak zastavil v staničke Strážky. Tu ho privítala nielen slávnostne vyzdobená stanička,

ale aj veľa obyvateľov, ktorí sa tešili z tohto technického zázraku doby.

Vlak sa však vydal na cestu ďalej. Čakajúcich a vítajúcich „obdaril“ oblakom pary, čo v nich ešte zvýšilo nadšenie. Po ceste sa im už stratil aj posledný vagón z očí. Vláčik smeroval ku končiarom Tatier, ktoré ako keby sa každým metrom približovali. Rástlo napätie hostí vo vlaku, ale aj stoviek obyvateľov Spišskej Belej. Nakoniec sa vlak objavil a výkriky radosti nemali konca-kraja.

Na nástupišti privítal slávnostných hostí v mene vedenia mesta hlavný notár Haas. Na emotívny prejav odpovedal štátny tajomník Lakatoš. Medzi jednotlivými prejavmi svoje majstrovstvo predvádzala kapela primáša Balogha.

Okolo dvoch stovák slávnostných a pozvaných hostí sa zišlo napokon okolo bohatého prestretých stolov. Prípitky predniesli vážení občania mesta Gresch, Haas, Weber, Cse-répy, von Raiss, Andaházy. Krátkym prejavom sa prihovril vrchný inšpektor železnice Uhorska Koromzay, za mesto Poprad Kullmann a hostí pozdravil aj matejovský továrnik a priateľ všetkého pokrokového Scholz. V mnohých z týchto príhovorov zaznela nádej, že výstavba železnice bude pokračovať a mesto čoskoro získa spojenie nielen s Košicko-bohumínskou železnicou, ale aj

Karpathen-Post.

Wochenblatt zur Förderung volkswirtschaftlicher, gesellschaftlicher und touristischer Interessen.

Correspondenzen.

Spišská-Belá, 27. Juni 1892.

Die feierliche Eröffnung der Kežmarok-Spišská-Belá Eisenbahn fand am 25. Juni unter großem Jubel statt. Um 10 Uhr fuhr die erste geladene Lokomotive in die Stadt Kežmarok ein, um nach Spišská-Belá zu fahren. Die feierliche Prozession im vordem Kežmarok und Spišská-Belá. Zahlreiche Wägen waren mit Fahrgästen besetzt. In der Mitte war eine große musikalische Kapelle besetzt und die Wägen waren mit Fahrgästen besetzt. Die Lokomotive fuhr in Kežmarok ein und wurde von der Bevölkerung begrüßt. Die Wägen waren mit Fahrgästen besetzt und die Lokomotive fuhr in Kežmarok ein. Die feierliche Prozession im vordem Kežmarok und Spišská-Belá. Zahlreiche Wägen waren mit Fahrgästen besetzt. In der Mitte war eine große musikalische Kapelle besetzt und die Wägen waren mit Fahrgästen besetzt.

regiónom vtedy rakúskej Galície (pozn.: dnes časť juhovýchodného Poľska).

Slávnosť trvala do neskorých večerných hodín. Na ďalší deň už prebiehala na trati bežná prevádzka. Vlaky obsadili ľudia, na nákladné vagóny boli naložené prvé kilogramy nákladu.

Prevzaté z Karpathen-Post, č. 26, štvrtok 30. júna 1892, ročník XIII.

Poprad völygi poprad-késmárki és késmárk- (szepes-béla) h. é. vasutnak.			
Fahrplan für Personen- und Frachten-Verkehr. Gültig vom 1. Mai 1892 an.			
Von Poprad nach Szepes-Béla-Varlangliget			
Stationen	16	2	18
	Gem.-Zug I-III. Cl.	Perf.-Zug I-III. Cl.	Gem.-Zug I-III. Cl.
	Vormitt.	Nachmitt.	Abends
Poprad-Fejka	10.05	4.11	7.55
Szepes-Szombat	10.09	—	7.59
Mtatheőez	10.22	4.23	8.12
Nagy-Bomnicz	10.35	4.33	8.25
Gunsalu	10.41	4.37	8.32
Késmark	11.01	4.50	8.57
Nagy-Eőr	11.14	5.00	9.10
Szepes-Béla-Varlangliget	11.28	5.09	9.24
Von Szepes-Béla-Varlangliget nach Poprad			
Stationen	15	1	17
	Gem.-Zug I-III. Cl.	Perf.-Zug I-III. Cl.	Gem.-Zug I-III. Cl.
	Früh	Vormitt.	Nachm.
Szepes-Béla-Varlangliget	6.33	11.38	5.19
Nagy-Eőr	6.48	11.49	5.30
Késmark	7.14	12.03	5.49
Gunsalu	7.25	12.12	6.00
Nagy-Bomnicz	7.32	12.16	6.07
Mtatheőez	7.45	12.26	6.20
Szepes-Szombat	7.57	—	6.32
Poprad-Fejka	8.00	12.37	6.35

Aufschlüsse
an die Hügel der Kaschau-Oderberger-Bahn in Poprad-Fejka:
Personenzug Nr. 1 an Schnellzug Nr. 3 nach Kaschau,
Gem.-Zug " 2 " Personenzug " 4 " Kutka,
" " " 15 " Personenzug " 5 " Kaschau,
" " " 17 " " " 7 " Kutka,
" " " " " 8 " Kutka.

Anmerkung.
Personenzüge Nr. 1 und 2 werden nur vom 15. Juni bis 15. September verkehren.

Prvý cestovný poriadok po otvorení do Spišskej Belej je zo začiatku roku 1893 ako bol zverejnený v týždenníku Karpathen Post.

Pripravujeme

Ocelová cesta pod Tatrami
(140. výročie príchodu KBŽ do Popradu)
Orientačná cena: 3,50 €
Dátum vydania: 1. 12. 2011

Kruh sa uzatvára
(Storočnica trate Starý Smokovec – Tatranská Lomnica)
Orientačná cena: 2,- €
Dátum vydania: 1. 8. 2011

Stavba na etapy
(Trať Poprad – Kežmarok, 120. výročie Kežmarok – Spišská Belá, Spišská Belá – Podolínec)
Orientačná cena: 3,50 €
Dátum vydania: 1. 12. 2012

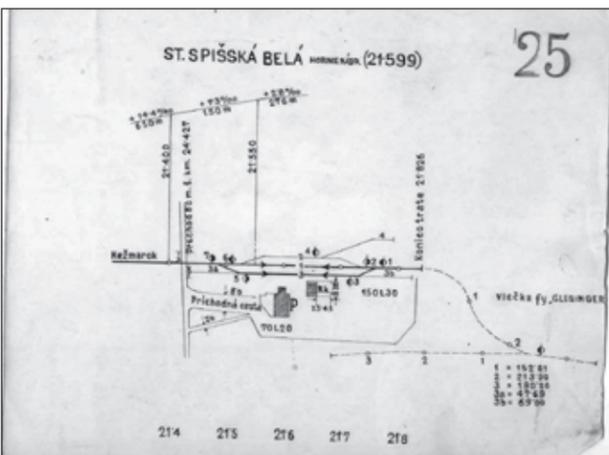
Kruh sa uzavrel
(Storočnica trate Poprad – Štrbské Pleso)
Orientačná cena: 3,50 €
Dátum vydania: 1. 8. 2012

Dva fúzy do Tatier
(História ozubnicovej železnice Štrba – Štrbské Pleso a trate Studený Potok – Tatranská Lomnica)
Orientačná cena: 3,50 €
Dátum vydania: 1. 8. 2012

Všetky publikácie budú formátu A5, 160 strán, okrem jednej a v mäkkej väzbe.

Pre majiteľov všetkých piatich kníh z edície „Podtatranské trate“ zabezpečíme tvrdý odkladací obal za asi 2,- €.

Objednávky na adresy: jmjbasket@gmail.com, miki.argalac@stonline.sk, prípadne na rýchlu poštu na nick jmjbasket na portali www.vlaky.net.



Mestečko Spišská Belá malo viaceré železničné stanice a zastávky. Najprv zriadili zastávku Spišská Belá – kúpele. Kúpele boli na juhovýchodnom okraji mesta, zastávka bola najmä v letnej sezóne logická. Pri výstavbe pokračovania trate do Podolíneca boli na Odbočke malé objekty pre obsluhu výhybne. V roku 1893 vznikla medzi mestom Spišská Belá a obcou Krížová Ves zastávka, dnes pre osobnú dopravu jediná funkčná stanica Spišská Belá – zastávka. Pôvodná stanica Spišská Belá – horné nádražie dnes slúži iba pre nákladnú dopravu.

