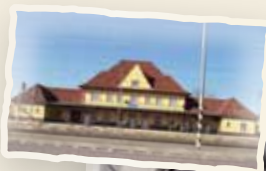




ZOHOR

Železničná

história



Takto to začalo

Obec Zohor sa po prvýkrát zapísala do dejín železničnej dopravy na Slovensku v rokoch 1889 až 1891, keď sa stavala jednokoľajná trať z Devínskej Novej Vsi do Kútov a Skalice. Pôvodná prijímacia budova (*obr. 1, 1a, 1b*) stála naproti dnešnej Kvetnej ulici takmer 100 rokov. Do roku 1925 slúžila ako prijímacia budova, potom ju prerobili na zamestnanecké byty. Zbúrali ju v roku 1988, keď už o ne nejavil nikto záujem. Vzorový list je na *obr. 1c*.



Obr. 1



Obr. 1a



Obr. 1b



Obr. 1c Vzorový list prijímacej budovy III. triedy

Preklad z maďarského originálu:

ÁVT (Štátne dráhy) vytvorili – s platnosťou pre obe krajiny Rakúsko-uhorskej monarchie – v posledných rokoch maďarskej existencie – návrh noriem pre miestne dráhy, ktoré však boli uplatňované v širokom okruhu dráh. Aj tu rozdelili staničné budovy do troch tried.

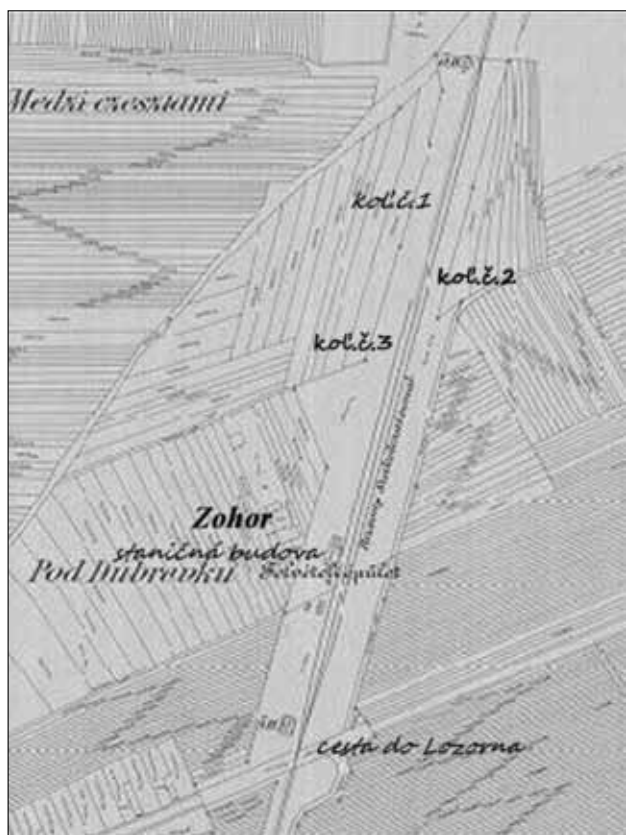
Usporiadanie hlavných múrov umožňovalo nadstavbu. Budovy stavali so sedlovými strechami, ktoré sa v strede navzájom krížili. Takto bola budova I. triedy jednopodlažná, navyše sa na nej dal upraviť strešný priestor na bývanie. V strednom trakte prízemie bola umiestnená čakáreň. Pre cestujúcich I. triedy bola v jednom vedľajšom trakte malá čakáreň, v uličkách tohto traktu môžeme vidieť okrem toho schodisko. V druhom trakte bola umiestnená prevádzková kancelária a kancelária náčelníka. Na poschodí bol 3-izbový byt náčelníka a garsónka pre slobodného úradníka, v strešnom priestore bol umiestnený ďalší 2-izbový byt pre inšpektora.

V budove II. triedy bolo prízemie a strešná nadstavba. V kompaktnom usporiadaní tam boli pre malú vidiecku stanicu umiestnené prevádzková kancelária, byt náčelníka a čakáreň. V strešnom priestore bol aj tu umiestnený inšpekčný byt.

Budova III. triedy bola taká istá, ale pripájala sa k nej miestnosť skladu s rozlohou 56 m² a nakladacia rampa.

Projekty pre miestne dráhy podpísal už nový riaditeľ ÁVT (Štátnych železníc) Károly Hieronymi. Treba poznamenať, že na skorších projektoch ÁVT boli nemecké nápisy, od r. 1882, keď vznikla Rakúsko-uhorská železničná spoločnosť, vyhotovovali projekty pre maďarské železnice s maďarským popisom.

Pri otvorení prevádzky mala stanica len tri kolaje (1, 2, 3).
Pozri katastrálnu mapu z roku 1908, obr. 2.



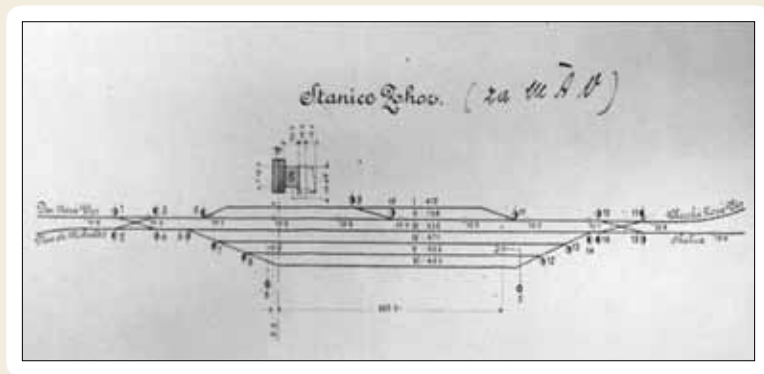
Obr. 2

Na nej je dobre vidno, že priebežná koľaj č. 1 bola dnešná koľaj č. 2 smerujúca do Malaciek. Čiže na začiatku to bola len obyčajná prechodová stanica, s dvomi vedľajšími koľajami na križovanie, prípadne odstavenie pomalších vlakov, pre uvoľnenie vlakovej cesty rýchlejšim vlakom.

Napokon, vtedy to bola len miestna, vedľajšia trať Devínska Nová Ves – Kúty – Skalica. Hlavnú trať predstavoval úsek Budapešť – Bratislava – Devínska Nová Ves – Marchegg – Viedeň.

Vysvetlime si číslovanie koľají na železnici. Ukážme si to na dnešnej stanici. Napr. súčasná prvá koľaj pred budovou má číslo 7. Je to tak preto, že číslovanie koľají sa na celej sieti robí rovnako. Začiatok železničnej siete je na východe a smeruje na západ. Priebežné, hlavné traťové koľaje majú zakaždým č. 1 a č. 2. Po pravej strane sú párne a po ľavej strane nepárne odbočujúce, vedľajšie koľaje. V našom prípade priebežná koľaj smerom do Malaciek je koľaj č. 2 a koľaje napravo majú čísla 4, 6, 8 až 16. Priebežná koľaj smerom do Bratislavy je koľaj č. 1 a naľavo sú koľaje č. 3, 5 a 7. Možno si to pozrieť na *obr. 65*, str. 29.

V tých rokoch železničná doprava zaznamenáva veľký rozmach. Stavajú sa nové trate. A pribudli aj tu, na Záhori. V roku 1911 bola do prevádzky daná trať Zohor – Záhorská Ves (pôvodne Uhorská Ves), najmä kvôli napojeniu záhorskoveského cukrovaru na železničnú sieť. Dovtedy bol spojený vlečkou do rakúskeho Angernu. Vzápätí aj trať Zohor – Plavecký Svätý Mikuláš. Je pozoruhodné, že počiatočná verejnoprávna pochôdzka na úseku sa uskutočnila na jeseň v roku 1908 a za tri roky bola trať postavená a daná do prevádzky. Zohorskej stanici pribudli nové povinnosti. Bolo potrebné rozšíriť koľajisko pre obidva nové smery, ako i miesta zbrojenia vodou a uhlím.



Obr. 3

Podľa náčrtu na *obr. 3* maďarského železničného úradu MÁV sa však koľajisko rozšírilo len o párnú skupinu. Smer do Záhorskej Vsi pokračoval z priebežnej koľaje č. 1 a nie z koľaje č. 3, čo by bolo typologicky správnejšie. Z obrázka vidieť, že pokračujúce vlaky smerom do Malaciek odchádzali do odbočky, v osi dnešnej koľaje č. 4. Nezdá sa to byť logické, ale iná dokumentácia neexistuje. Táto situácia potvrdzuje, že išlo skutočne len o vedľajšiu, miestnu trať. Párná skupina koľají, pre smer do Plaveckého Sv. Mikuláša, bola rozšírená o tri koľaje. Stanica mala takto šesť koľají. Za

povšimnutie stojí, že MÁV označovali koľaje rímskymi číslicami a nezohľadňovali priebežné koľaje. Medzi niektorými dvomi koľajami sa postavil hydrant na vodu. Lokomotívy si parou vytlačali vodu do zásobníka. Miesto zbrojenia uhlím bolo asi za koľajou č. VI. Pri otvorení prevádzky boli nasadzované motorové vežičky M120.4 (obr. 4) a parné lokomotívy 320.2. (obr. 5), pokiaľ ich niekedy na prelome 20. až 30. rokov minulého storočia nevymenili na dlhé roky Uhranky 331.0. (obr. 6).



Obr. 4



Obr. 5



331.016

Obr. 6



331.020

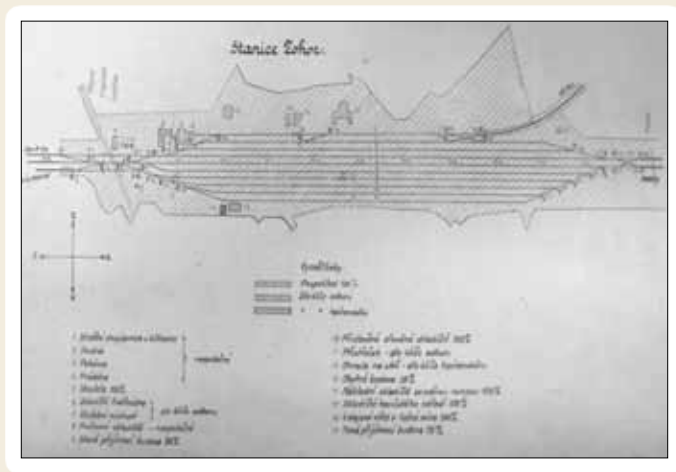
Po skončení prvej svetovej vojny a vzniku Československej republiky sa dovtedy miestna trať zmenila na hlavnú trať Bratislava – Břeclav – Brno – Praha. Vyžiadalo si to urýchlenú prípravu jej zdvojkolažnenia z Devínskej Novej Vsi do Břeclavi. Trať z Bratislavy do Devínskej Novej Vsi bola dvojkolažná už od roku 1881 okrem druhého tunela, ktorý bol daný do prevádzky v roku 1902. Nová koľaj sa postavila vľavo od jestvujúcej priebežnej koľaje č. 1 a podľa vyššie uvedeného pravidla začiatku trate sa stala práve ona koľajou č. 1. Pôvodná jednotka bola prečíslovaná na koľaj č. 2. V samotnej stanici bola koľaj č. 3 prečíslovaná na koľaj č. 1, koľaj č. 5 na č. 3, koľaj č. 2 na č. 4 a koľaj č. 4 na č. 6. Úsek Zohor – Malacky bol hotový už v roku 1920 a celý úsek o rok neskôr, teda v 1921. V rokoch 1925 až 1926 bol v Zohore veľmi

čulý stavebný ruch. Stavala sa nová prijímacia budova (začala sa užívať už od 15. decembra 1925) a prišlo k rekonštrukcii a rozšíreniu koľajiska. Tu je najstaršia fotografia stanice, asi z rokov 1932 až 1940 (obr. 7).

Obr. 7



Po jej ukončení mala stanica 10 koľají. Na párnej strane koľaje č. 2 až 12, na nepárnej strane 1 až 7 (obr. 8).



Obr. 8



Obr. 9

Na koľaji č. 12 bola zriadená koľajová váha s obrysnicou a uhlové hospodárstvo na zbrojenie lokomotív (obr. 9). Spočiatku sa uhlie do zásobníka vhadzovalo len ručne. Vedľa koľaje č. 7 bolo postavené nové skladište s rampou. Vlaky do Uhorskej (neskoršie Záhorskej) Vsi odchádzali z koľají č. 5 a 7. Do Plaveckého Mikuláša z koľají č. 4 a 6. Mimoriadne aj z nepárnej skupiny koľají.

V priebehu roku 1926 bola rekonštrukcia stanice kompletne dokončená.

Pôvodné využívanie novej budovy

Prijímacia budova oproti dnešku mala iné dispozičné a prevádzkové využívanie. Do priestorov stanice sa cestujúci dostali dvoma vchodmi. Pri pohľade z predstaničného priestoru bola v pravej, nižšej časti budovy, celkom vľavo v kúte hlavná brána do priestorov stanice (obr. 10).



Obr. 10

Krátkym akoby podchodom sa prichádzalo na krytý perón, ktorý bol ohradený vkusným dreveným zábradlím. Zvyšok bol ešte donedávna zachovalý pred vchodom do bývalých kancelárií. Vpravo bolo tranzito a WC pre ženy a mužov. Vľavo sa

dalo dostať do čakární. V prvom vchode bola veľká čakáreň 3. triedy. Cez ňu sa dalo ísť vpravo k pokladniciam a vľavo k ďalším toaletám. Druhým vchodom sa dalo vojsť do menšej čakárne pre cestujúcich, ktorí cestovali 2. triedou. Na konci tohto perónu bol vchod do prevádzkových kancelárií. Hneď naproti bola kancelária pre vlakvedúcich vlakov na Podhorie a do Záhorskej Vsi. Vľavo bol vchod do dopravnej kancelárie. V nej naproti bol blok pre stavanie vlakových ciest, pracovný stôl výpravcu, zariadenia, kde sa dávali predhlášky a zahlášky vlakov. Vľavo pri okne bol telegraf a na konci miestnosti vpravo bol vchod k pokladniciam.

Pred samotným blokom bola vpravo kancelária prednostu, neskoršie náčelníka stanice.

Od 22. 12. 1949 bola stanica – a na žiadosť pána Martinkoviča aj reštaurácia – vybavená miestnym rozhlasom a elektrickými hodinami. Vysielacie zariadenie bolo umiestnené pri vchode do kancelárskych priestorov vpravo, v malom kumbáliku. Dovtedy vyhlasovanie nástupu do vlakov vykonával na pokyn výpravcu poverený zamestnanec vlastným hlasom. Prirodzene, že musel mať dobrý a silný hlas. Okrem toho sa k príslušným koľajam osádzali prenosné drevené tabule, kde boli zapisované údaje o smere jazdy vlaku a čas jeho odchodu.

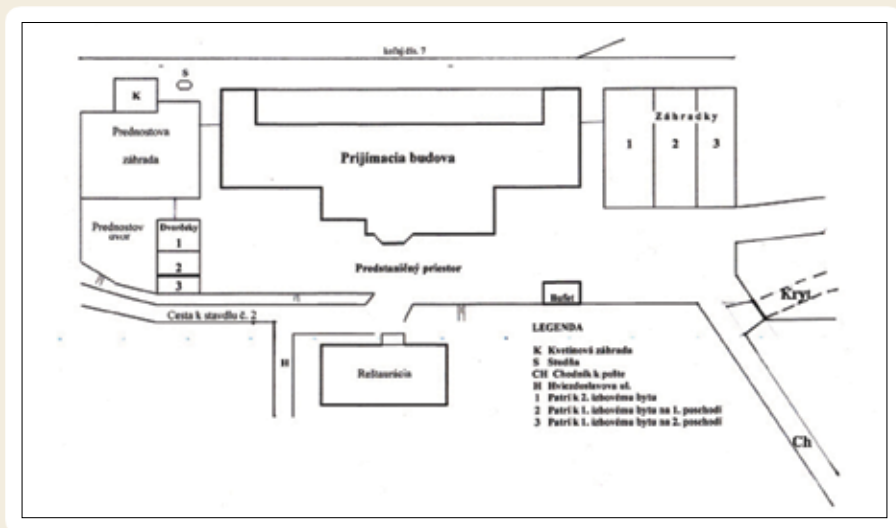
Pri pohľade z predstaničného priestoru je asi v strede budovy vchod do obytnej časti. Vľavo od neho bol druhý spomínaný vchod pre cestujúcich. Niekoľkými schodíkmi s vkusným betónovým zábradlím a zaoblenou striedkou (*obr. 11*) sa cez dvojité



Obr. 11

dvere dalo dostať priamo k osobným pokladniciam a nákladnej pokladni. Cestujúci, ktorí si museli kúpiť cestovný lístok, mali možnosť použiť tento priamy vstup k pokladniciam a potom ďalej prejsť do čakárne a na perón. V miestnosti boli po ľavej strane dve okienka na predaj lístkov na osobné vlaky a jedno okienko naproti na vybavovanie nákladnej prepravy (Hlavná pokladňa).

Do priestorov stanice sa dalo vstúpiť len týmito dvoma vchodmi. Bočný prístup, ako je to dnes okolo novej reštaurácie, bol k dispozícii len pre zamestnancov. Priestor bol ohradený.



Obr. 12

Pri pohľade na náčrt obr. 12 vidieť, že vpravo boli tri záhradky obyvateľov stanice. Okrem toho mali tiež dvorčeky vľavo od budovy. Chovali tam sliepky, husi či kačice, zajace i kozičky. Bol tam aj dvor a záhrada pre prednostu, a ten to rozšíril o ošípané, ale aj včely. Pri nej, bližšie ku kolažisku, sa nachádzala artézska studňa s kvalitnou, i keď trochu tvrdou pitnou vodou. Voda sa čerpala otáčaním dvoch paralelných kôl. Dvaja až štyria staniční zamestnanci preklopením jednej páky a neustálym otáčaním kôl vytlačali vodu do rezervoáru, ktorý je ešte stále umiestnený na pôvodnom mieste, na povale. Z neho bola zásobovaná celá budova. Po tom, ako vysielacie zariadenie presťahovali z kumbálíka priamo na pracovisko výpravcu, bolo tam nainštalované elektrické čerpadlo, ktoré vytlačalo vodu do rezervoáru. Ten je už teraz nefunkčný. Za studňou bola záhradka, kde určitý čas pestovali kvety aj pre okolité stanice.

V obytnej časti budovy boli štyri byty. Na prvom poschodí vľavo bol trojizbový pre prednostu stanice, vpravo jeden dvojizbový výpravcovský a jeden jednoizbový zamestnanecký byt. Všetky s kompletným vybavením. Na tú dobu to bolo moderné bývanie. Na druhom poschodí boli dve miestnosti, využívané najmä cez vojnu ako byt. Bola tam kuchyňa a priechodom po podeste sa dalo dostať do samostatnej izby a WC. Kúpeľňa tam nebola. (Mohli však používať služobnú kúpeľňu, ktorej vchod bol z boku, na rohu, naproti novej reštaurácii. Vedľa v strede bol vchod do práčovne a vľavo do lampárne.) Boli tam aj dva vchody na povale. Vľavo prednostova, vpravo pre ostatné byty. V tých priestoroch bol už spomínaný rezervoár vody pre celý objekt.

Nedáľeko chodníka k reštauračnej budove bola betónová jama, kde sa vynášali smeti a popol z celej budovy.

Postupné zmeny



Obr. 13

Prvá zmena dovtedajšieho poriadku príchodu k vlakom nastala vtedy, keď v prvej záhradke postavili novú reštauráciu. Stalo sa tak vo februári 1955. Do priestorov stanice sa začalo vchádzať práve okolo nej. Bránu hlavného vchodu uzavreli, na konci dovtedajšieho „podchodu“ osadili drôtenú ohradu s dverami, a tak rozšírili odkladacie priestory pre tranzito. Ten pôvodný vchod je už dnes zamurovaný (obr. 13).



Obr. 14

Podobne sa to stalo aj s druhým vchodom k pokladniciam. Tiež bol zlikvidovaný a miesto neho je tam tretie okno uprostred. Okienka osobných pokladníc zamurovali (obr. 14) a dnes sú tam tabule príchodov a odchodov vlakov. Osobná a nákladná pokladnica sa spojili.

K pokladniciam sa dá dostať už len cez čakáreň. Aj tam nastala zmena. Pôvodne to bola jedna veľká miestnosť. Časom v nej vymurovali priečku, a tým ju skrátili asi o 1,5 metra. Stalo sa tak zrejme preto, že v zime pri neustálom otváraní a zatváraní vchodových dverí prúdila dnu zima. Tomu sa takto zabránilo, a tým sa aj vytvorila chodbička k pokladniám. Toaletné priestory vľavo boli tiež zlikvidované a teraz sú tam miestnosti na školenie zamestnancov.

Tu si treba uvedomiť, že na stanici bol veľmi čulý ruch. Vždy tu bolo veľa (hlavne prestupujúcich) cestujúcich. V špičkách bola stanica vždy plná. Najviac poobede, medzi pätnástou a šestnástou hodinou sa tu stretli všetky štyri smery vlakov. Cestujúci sa tu hemžili a prúdili krížom-krážom k svojim vlakom. Zohorčanky v sezóne chodili popri vlakoch a cestujúcim predávali najmä kvasené uhorky. Dnes si to už nevedno ani predstaviť. Cestujúcich postupne rapídne ubúdalo. Začali využívať autobusovú dopravu. Staničky na Podhorí boli zväčša 1 až 2 km od obce. Autobus ich bral priamo v dedine. Tam to mali oveľa bližšie. A tak v roku 2003 bola osobná doprava na trati Zohor – Plavecký Mikuláš (bez Svätého od r. 1948) pre nezáujem cestujúcej verejnosti zastavená.

Druhá najstaršia fotografia aspoň jej časti je z roku 1940 (*obr. 15*).



Obr. 15

Autor fotografie sa zamerával najmä na rušeň 365.301. Pomenovali ho po Ing. Krišpínovi, ktorý vymyslel nové číslovanie rušňov a motorových vozňov. V tom momente stál na koľaji č. 4 pri vodnom hydrante. Ale v pozadí vidno strechu budovy a okno do kuchyne bytu na 2. poschodí. Časť nad oknom bola v origináli obložená drevom. Dnes už nie. Vpravo stojí za povšimnutie jeden z dvoch stĺpov, na ktorých boli vedené telefónne drôty.

Pozdĺž kolaje č. 12 boli vedené telekomunikačné dróty, ktoré sa tiahli po celej dĺžke trate. Z nej odbočovali cez spomínané dva stĺpy kolmo k prijímacej budove. Končili vpravo od posledného okna bytu na 1. poschodí a odtiaľ smerovali dole, do dopravnej kancelárie k jednotlivým prístrojom. Je to vidieť na obrázku č. 16. Na ňom je vidieť slávnostne vyzdobenú budovu z 29. 5. 1955, keď bola v Zohore okresná spartakiáda.



Obr. 16

Tieto ďalšie dva zábery sú už z rokov 2010 a 2011.



Obr. 17 – Apríl 2010



Obr. 18 – Február 2011

Na druhej fotografii, kde je poznať obnovenú fasádu budovy, už nie sú dva veľké stromy. Pravdepodobne konármi siahali k svetelnému návestidlu na prvej koľaji (7), a preto ich odstránili.

Okolie stanice



Obr. 19 z roku 2012

Naproti v predstaničnom priestore postavil zohorský občan Martinkovič poschodovú budovu. V prízemnej časti bola reštaurácia a za ňou jeho byt. Na poschodí bolo niekoľko miestností pre ubytovanie hostí. Reštaurácia bola zrušená v roku 1959. MNV budovu upravil pre dve triedy deväťročnej školy. Naposledy tam bol obchod nábytku (obr. 19).

Na začiatku parkoviska vľavo bol počas vojny vybudovaný protiletecký úkryt. Mal slúžiť pre cestujúcich a obyvateľov stanice počas leteckého poplachu. Pamätníci vedia, že bol využívaný minimálne, takmer vôbec (náčrt na str. 10 a obr. 19a).



Obr. 19a



Obr. 19b

Priestor od stanice až po Železničarsku a Struhárovu ulicu bol úplne prázdny. Bola to taká „malá Sahara“ (obr. 19b). Od začiatku súčasného parkoviska viedol chodník, ktorý sa napojil na Železničarsku ulicu v blízkosti vtedajšej pošty.

V marci 1941 prišlo k prudšiemu roztápaniu snehu, a tým k veľkej povodni. Vysoká voda ohrozovala hlavne most pri Lábskom jazere (obr. 20). Dokonca došlo i k prerušeniu trate zo Zohora do Vysokej pri Morave, pôvodne Hochštetno (obr. 21).

Muselo sa prikročiť k radikálnej úprave hrádze rieky Moravy, pretože povodeň ohrozovala pozdĺž nej niekoľko obcí, železničnú a cestnú infraštruktúru.



Obr. 20



Obr. 21

Prázdný priestor bol v roku 1941 využitý na zriadenie pracovného tábora pre budovanie ochrannej protipovodňovej hrádze na rieke Morave.

S tým cieľom bol do Zohora v máji toho roku prevelený vojenský výcvikový tábor z Oremovho Lazu. Bolo v ňom vyše 550 mladých chlapcov. Náročné práce trvali až do záveru roku 1943. V poslednom roku tu už pracovali výlučne židia a boli silne izolovaní od miestneho obyvateľstva. Celý útvar bol potom prevelený do Kralovian na výstavbu dvojkoľajného tunela. Podobné tábory boli aj v susednom Lábe a Jakubove.

Tu ho tvorili štyri ubytovacie baraky, jeden veliteľský a jeden sociálny barak (kuchyňa, malá predajňa a pod.). Zachované sú dve fotografie. Na obrázku č. 22 z roku 1941 vidieť zmontovaný prvý barak, situovaný najbližšie k stanici. Začiatkom roku 1944 bol tábor definitívne zrušený. Baraky si licitáciou pokúpili miestni obyvatelia. Jeden slúžil futbalovému oddielu ako prezlikareň.



Obr. 22



ZOOM obr. 22

Na fotografii (obr. 23) vidieť barak situovaný za barakom z obr. 22 a vpravo časť sociálnych budov. V ľavej časti obrázka vidieť kúsok tretieho paralelne postaveného baru.



Obr. 23

Kalamity, nehody a prechod frontu



Obr. 24

Prvá polovica minulého storočia bola bohatá na daždivé i búrkové počasie a v zimných mesiacoch na snehové fujavice. Príjme si aspoň niektoré. Prudké zimy, snehové fujavice boli najmä v rokoch 1924, 1926, 1929 s najnižšou teplotou -34°C , 1931, 1938, 1947 a 1945. Vtedy napadlo až 70 cm snehu. Najhoršia situácia bývala na úseku Jablonové – Kuchyňa, kde doprava bývala prerušená aj niekoľko dní (obr. 24).

V tom štyridsiatom piatom tam v zárezoch zostali dva vlaky a zafúkalo ich až po strechy. Aj tu pred staničnou budovou na prvej koľaji (7) vykoľajil na ľade rušeň 331.029. Podobná situácia sa vyskytovala aj na hlavnej trati pri Devínskom Jazere, kde dopravu udržiavali aspoň po jednej koľaji.

Veľké problémy vedela narobiť aj vysoká voda pri povodniach, búrkach a prudkých vetroch až víchriciach. Taká sa tu odohrala 12. 12. 1929. Strhla najvyšší komín na prijímacej budove. Pri páde jedna časť prerazila povalu a strop spálne prednostu. Druhá časť poškodila zakrytý perón. Našťastie nikto nebol zranený. V novembri 1930 nastala podobná situácia a víchrica poškodila strechu prijímacej budovy a strhla strechu stavadla 2, ktorá poškodila niekoľko výhybiiek (obr. č. 25).



Obr. 25

V Záhorskej Vsi zatopila objekty cukrovaru. Na jar 1935 ohrozovala povodeň trať medzi Zohorom a Vysokou pri Morave. Problémy narobila aj povodeň v roku 1941, ako je to uvedené na str. 15.

Ale napr. v roku 1932 bola zima bez snehu a celý rok bol veľmi suchý.

Nehodovosť sa vyskytovala väčšinou na Podhorí pre fatálne chyby zamestnancov (vykoľajenie rušňov na výkoľajkách, napr. 331.020, 026, 035, roztrhnutie nákladných vlakov a pod.) a vodičov motorových vozidiel najmä na priecestí cesty 1. triedy pri Lozorne. Len v priebehu roku 1946 tam boli tri nehody (rušne 331.023, 431.020 a 017). V roku 1944 tam dokonca náraz automobilu spôsobil prevrátenie vežičky M130.325. V samotnom Zohore to zvyklo byť väčšinou pri posune. Vykoľajili tu napr. rušne 413.001 a 024.

Od roku 1944 sa už výraznejšie hlási príchod frontu. 20. 9. 1944 bol zaznamenaný letecký nálet na trať na úseku Pernek – Kuchyňa. Poškodená bola trať v dĺžke asi 300 m a niekoľko výhybiiek. Pritom jeden zamestnanec zahynul a jeden bol zranený.

Na jar 1945 sa už front priblížil a 4. – 5. apríla prehmel našou obcou. Zohor bol oslobodený sovietskou armádou 5. 4. 1945. Prv než fašisti ušli, spôsobili škody najmä na traťovej infraštruktúre. Zničili mostík ponad potok Frikáv, dva mosty na

trati do Záhorskej Vsi, výhybky a kolaje na Podhorí, točne v koncových staniách oboch lokálok. V Zohore podmínovali obe stavadlá, všetky výhybky a poškodili nkladaciu rampu.

Opravné práce na železničnom zvršku začali 8. 4. a 25. 4. už opäť začala prevádzka. Materiál bol použitý z pripravovanej výstavby výhrevne v Zohore, ktorá sa napokon neuskutočnila. Materiál na obnovu lokálok bol čerpaný z novopostavenej trate z Plaveckého Mikuláša do Jablonice. Doprava na nich bola spustená 30. 7. 1945.

Nasadzované prostriedky do Záhorskej Vsi a Plaveckého Mikuláša

Ako už bolo uvedené na str. 6, prvé tu boli nasadené lokomotívy 320.2 a motorové vozne M120.4.

Najdlhšie tu pôsobili Uhranky 331. 020, 023, 026 a 031. Spočiatku aj 013, 016, sporadicky 022, 027, 029, 035, 042 a pri opravách tých základných štyroch sa vystriedali najmä 036 a 053. V 20. rokoch ešte aj 005 a 007. Najlepšia po každej stránke bola 031. Bola medzi anektovanými rušňami do Maďarska. V roku 1945 ju ako jedinú vrátili. Spoľahlivá bola 020. Najkrajšia 023 bola najviac zraniteľná a zaznamenala spolu s 020-kou najviac vážnejších nehôd. Preto ju aj ako prvú vo februári 1960 predali do Chemických závodov v Novákoch. Nehody mali aj 013, 016, 020, 026, 029, 035, ale aj 431 017 a 020, ktoré sa tu krátko objavili po vojne.

Tu sú niektoré:



Obr. 26 331.016 v Zohore 1942



Obr. 27 331.031 v Zohore 1950

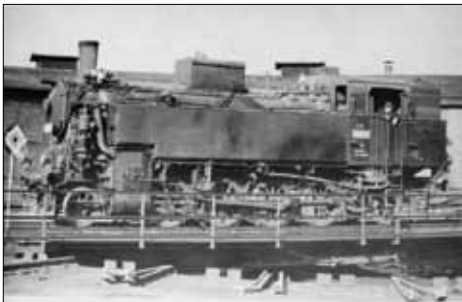


Obr. 28 331.042 v Malackách 1952



Obr. 29 Aktívna 331.037 na Rendezi 2011

V spomínanom roku (1960) všetky Uhranky postupne vymenili Ventilovky 431.0, ktoré boli o niečo silnejšie. Pôsobili tu do roku 1964. Žiaľ, nezachovali sa žiadne relevantné dokumenty o ich nasadení na Záhori. Najbližšia dislokácia týchto rušňov bola v depe Leopoldov. Zrejme odtiaľ ich disponovali aj na výkony do Záhorskej Vsi, kde bolo pomocné depo záhorských lokálok. Boli to niektoré z týchto: 011, 016, 018, 019, 20, 029. Lučenecká 014 bola využitá i pri filmovaní SNP. Takto vyzerali:



Obr. 30 431.011 v Leopoldove na točni



Obr. 31 431.006 v Lučenci pri zbrojení uhlia

V priebehu roku 1964 ich postupne vymenili Skaličáky 433.0.

V pomocnom depe Záhorská Ves boli k dispozícii 006, 022, 024 a 027. Ich nasadenie si vyžiadalo zosilnenie železničného zvršku, aby vyhovoval minimálne nápravovému tlaku 13 t na osu. Pozrime si niektoré (obr. č. 32 – 35).



Obr. 32 433.006 smerom do Lozorna



Obr. 33 433.022 po „odvelení“ do V. Meziříčí



Obr. 34 433.024 pri zbrojení v Zohore



Obr. 35 433.001 stále aktívna v Brne

Skaličáky tu jazdili do roku 1974. Boli to veľmi elegantné, v prevádzke obľúbené, posledné parné lokomotívy na záhorských lokálkach. Postupne ich vytlačala dieseľová trakcia.

V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v Záhorskej Vsi a v Plaveckom Mikuláši boli od začiatku prevádzky točne a rušne sa tu po príchode zakaždým otáčali. Pri prechode frontu boli zničené a po vojne ich už neobnovili.

Motorové vlaky

Ako je uvedené na str. 6, časť osobnej dopravy tu zabezpečovali Vežičky M120.4 (obr. 4). Po niekoľkých rokoch ich nahradili o niečo rýchlejšie Vežičky M130.3. Po nich na dlhé roky prišli M131. (série 11 – 15; Hurvínek, Autobus atď.), ktoré tu zabezpečovali osobnú dopravu až do konca. Teda do roku 2003.



Obr. 36 M130.326, továrenská fotografia



Obr. 37 Aktívna M131.1443, Rendez 2009

Lokomotívy a motorové vlaky na trati Bratislava – Břeclav

Po zdvojkolajnení trate v roku 1921 cez našu stanicu boli vidieť:

Rýchliky: Krišpín 365.3 (*obr. 38*), Mikádo 387.0 (*obr. 39*), Albatrosy 498.0 (*obr. 40*) a 498.1 (*obr. 41*) a Červený diabol 476.0 (*obr. 42*). Bola to parádna „profesorská“ lokomotíva, ale veľmi náročná na obsluhu, a preto neuspela. Vyrobené boli štyri.

Posledná, 476.004, ako dar československého ľudu Josifovi Vissarionovičovi Stalini k jeho 73. narodeninám.



Obr. 38 365.312



Obr. 39 387.013



Obr. 40 498.022



Obr. 41 Aktívna 498.104



Obr. 42 476.001

Osobné vlaky:

Pamätníci si spomínajú najmä na tieto: Maďarka 344.4 (*obr. 45*), viaceré série radu Všadebolka 354 (*obr. 46*), Vitéz 465.0 (*obr. 47*), Šľachtičná 475.1 (*obr. 48*), Zelený Anton 486.0 (*obr. 49*). Krátko po druhej svetovej vojne aj lokomotívy UNRRA: Bugina 459.0 (*obr. 50*) a Hrbaňa 375.0 (*obr. 51*). Vozila osobný vlak z Bratislavy do Prahy.



Obr. 45 344.460



Obr. 46 Aktívna 354.1217



Obr. 47 465.029



Obr. 48 Aktívna 475.196



Obr. 49 Aktívna 486.007



Obr. 50 459.101



Obr. 51 375.005

Pripomeňme si aj motorové vlaky, ktoré jazdili cez našu stanicu:

Nemožno nespomenúť legendárnu Slovenskú strelu M290.0, ktorá spájala Bratislavu s Prahou od roku 1936. Jej rýchlosť bola na tú dobu vysoká. Pri skúškach dosiahla M290.002 (*obr. 52*) max. rýchlosť 148 km/h. Jej pravidelný cestovný čas bol 4 hod. a 16 min. (o cca 20 min. bol prekonaný až pred pár rokmi, po zmodernizovaní trate na českom území, na rýchlosť $V = 160$ km/h). Priemernú rýchlosť mala 92 km/h, kým rýchliky vedené parnými lokomotívami dosahovali priemernú rýchlosť 68 km/h. Vyrobené boli len dva kusy. Pri poruchách ich nahrádzali Modrý šíp M274.0 (*obr. 53*). Chodili však zmeškané. Neboli schopné dodržať cestovný čas. Výnimočne tu zaskakovali aj Arpád M283.0 (*obr. 54*), ktoré však v prvom rade vozili Tatranský expres na trase Bratislava – Košice.

Pripomeňme si, že jedným s motorvodičov Slovenskej strely bol aj pán Jozef Lančarič, ktorý tu býval v byte č. 2 počas druhej svetovej vojny.



Obr. 52 M290.002



Obr. 53 Aktívna M274.004



Obr. 54 Aktívna M283.0 („Arpád“ z MÁV)

Rýchliky medzi Budapešťou, Bratislavou a Berlínom zabezpečovali aj „Dvojčatá“ či „Trojčatá“ svt 137.2 Nemeckých ríšskych železníc (obr. 55).



Obr. 55

Nákladné vlaky:

Manipulačné vlaky vozili 413.0 (*obr. 56*), Štvorkoláky 434-ky (*obr. 57*), priebežné a rýchle vlaky Kremák 534.0-3 (*obr. 58*), Nemka – Mazutka 555.0-3 (*obr. 59*), Štoker 556.0 (*obr. 60*), ale aj Šlachtičné 475.1. (Pozri *obr. 48* na str. 22. Boli univerzálne. Vozili všetky druhy vlakov.)



Obr. 56 413.001



Obr. 57 Vystavovateľná 434.128



Obr. 58 534.388



Obr. 59 Aktívna Mazutka 555.3008



Obr. 60 Aktívna 556.036

(v roku 1980 slávnostne ukončila parnú prevádzku na Slovensku jazdou zvláštneho vlaku Bratislava Filiálka – Leopoldov)

Nákladné vlaky odvážali zo zohorskej stanice desiatky až stovky vagónov zeleniny a cukrovej repy vrátane oboch lokálok. Boli to hlavne Zohorčania, ktorí nakladali najmä zeleninu. V kampani sa konské povozy v kolónach, dlhých aj niekoľko 100 metrov, sústreďovali na dnešnú Staničnú ulicu, na ktorej boli od starej stanice smerom k nákladisku dve či tri váhy. Na nich gazdovia dvakrát odvážili svoj voz. Prvýkrát s plným nákladom a po vyložení do vagóna zase s prázdny vozom. Rozdiel váhy znamenal množstvo odovzdanej zeleniny a pracovník na váhe o tom každému odovzdal doklad. Ako všetko, tak aj kampane boli v niektorých rokoch veľmi dobré, ale v niektorých i veľmi slabé.

Najviac sa nakladala mrkva, cibuľa a repa. (Zohorčania mali prezývku „Cibulári“.) V rokoch 1974 – 1975 došlo k rozšíreniu kolajiska. Pribudli tri kolaje: č. 14 až 18,



Obr. 61

čo si vynútilo likvidáciu uhľového hospodárstva vedľa kolaje č. 12. V tomto období tu končila parná prevádzka Skaličákov 433.0 a nastúpili dieselové Kocúry 742-ky (obr. 61). To všetko v súvislosti so začatím výroby v novej, najmodernejšej cementárni v republike v obci Rohožník (pôvodne Rarbok). Tam pribudla nová stanica s novým kolajiskom. Starú stanicu potom využívala cementáreň ako vlečku pre svoju prevádzku.

Ešte predtým, 10. 11. 1967, bola na úseku Břeclav – Bratislava hl. stanica spustená doprava elektrickou trakciou.



Obr. 62

Náčelník stanice Martin Sládek a desiatky Zohorčanov vítajú o 9.42 hod. čestných hostí z prvého vlaku vedeného elektrickou lokomotívou v našej stanici. Hlásenie prijíma vedúci delegácie Michal Sabolčík. Vpravo sú funkcionári MNV. Vľavo pionieri, ďalší školáci a občania.



Obr. 63

Slávnostný vlak prichádza do cieľa, do bratislavskej Hlavnej stanice. Na 1. nástupišti ho vítajú Bratislavčania, funkcionári mesta a strany, ako aj náhodní cestujúci. Vlak priviezla Laminátka S489.0087.

Budúcnosť: Modernizácia trate a stanice

V najbližších rokoch čaká úsek Devínska Nová Ves – Zohor – Kúty – štátna hranica komplexná modernizácia trate, staníc a zastávok. Pôjde o rekonštrukciu trate na 160 až 200 km/h rýchlosť. Snaha je, aby úsek až po Kúty dovoľoval rýchlosť 200 km/h. Keďže ide o rovinatý, skoro priamy úsek, vyžiada si len úpravu niekoľkých oblúkov. Napríklad v zohorskom chotári pôjde o jediný, cca 2,5 m ľavý odsun oblúka pri Pieskoch (obr. 64).

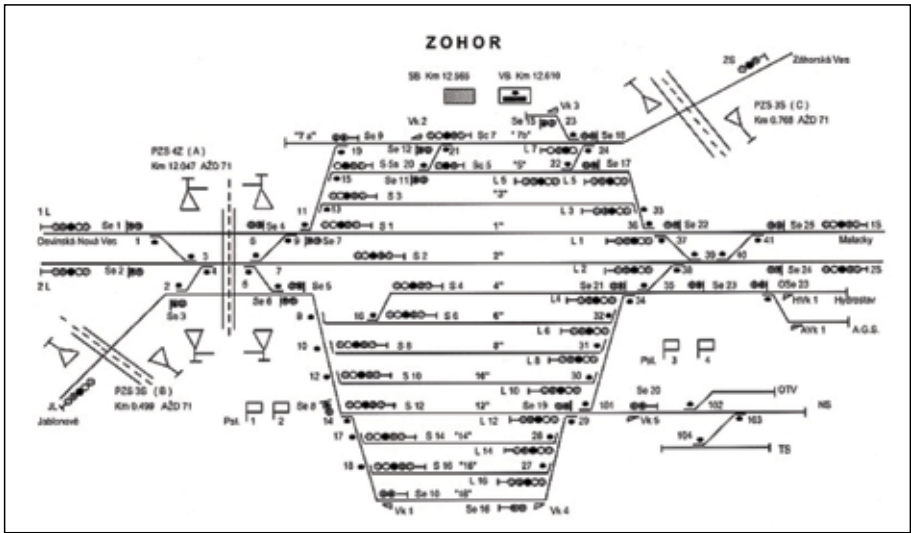


Obr. 64

Pri tejto rýchlosti sa vylúčia všetky úrovňové priecestia. Ten na Pieskoch nahradí nadjazd. Ďalšie priecestie poľnej cesty smerom k stanici sa zruší. Priecestie Lozornianskej cesty môže byť nahradené buď podjazdom, alebo nadjazdom, alebo preložkou cesty a vybudovaním nadjazdu severne od prijímacej budovy, v blízkosti odbočenia trate do Záhorskej Vsi. Najpravdepodobnejšie sa zrealizuje práve tento variant.

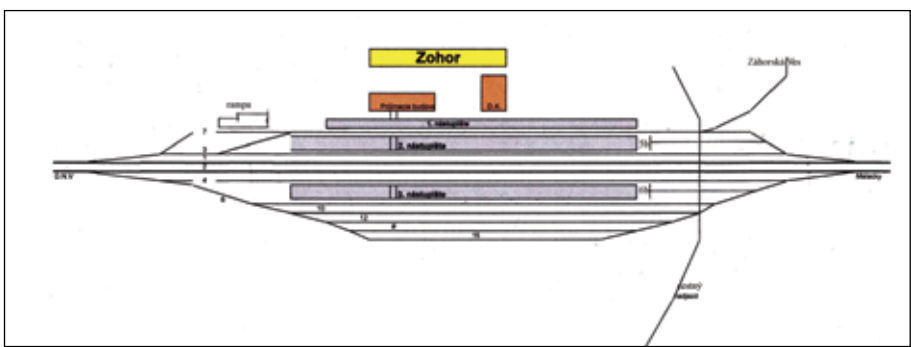
Vysoké rýchlosti si vyžadujú vybudovanie nových mimoúrovňových nástupíšť. Na priebežných koľajach pôjdu vlaky, ktoré tu nezastavia, a rýchliky budú dosahovať rýchlosť až 200 km/h. Stanica bude mať zrejme tri nástupištia. Prvé nástupište vytvorí plocha pri 7. koľaji, odkiaľ budú vypravované vlaky do Záhorskej Vsi. Na mieste dnešnej koľaje č. 5 sa postaví druhé nástupište. Vlaky prichádzajúce od Malaciek tu zastavia, budú prichádzať na koľaj č. 3, v najnutnejších prípadoch na koľaj č. 7, pokiaľ bude voľná. Koľajová spojka medzi 7. a 5. koľajou (výh. č. 20 – 21) sa preto zrejme posunie o pár desiatok metrov k bratislavkému zhlaviu (pokiaľ to rampa dovolí) a napojí sa na koľaj č. 3. Vlaky takéhoto charakteru prichádzajúce od Bratislavy budú zastavovať na koľaji č. 4, prípadne 8. Na mieste dnešnej koľaje č. 6 sa postaví tretie nástupište. Z týchto koľají môžu byť vypravované vlaky aj do Plaveckého Podhradia. Pre tento smer bude iste využitá aj koľaj č. 7, aby vlaky zo Záhorskej Vsi nemuseli byť prestavované na koľaj č. 3, prípadne dokonca na koľaj č. 4 a 8. Odbočujúce výhybky z priebežných koľají 1 a 2, dovoľujúce rýchlosť 80 až 100 km/h, budú musieť byť osadené na oboch zhlaviach, minimálne pre koľaje č. 3 a 4. Krátke koľaje 5b a 6b môžu byť využívané na odstavenie lokomotív a krátkych súprav.

Našu stanicu teda čakajú opäť veľké rekonštrukčné práce. Ovplyvní to nielen koľajisko, ale aj zabezpečovacie a trakčné zariadenia. Keďže sa predpokladá spolufinancovanie aj z európskych fondov, modernizácia by sa mala ukončiť najneskoršie do konca roku 2023.

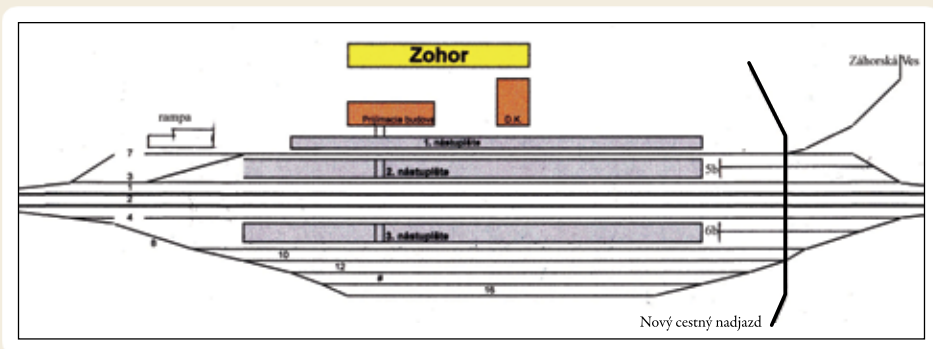


Obr. 65

Náčrt pravdepodobného riešenia:



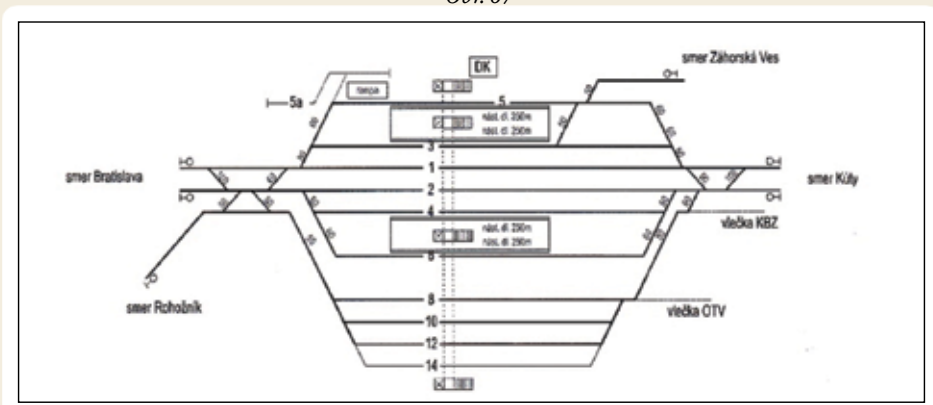
Obr. 66



ZOOM obr. 66

Náčrt riešenia zadávateľa stavby:

Obr. 67



Pozoruhodné je, že podchod by mal ísť popod všetkými koľajami až na druhú stranu koľajiska, pri ktorom sa uvažuje o vybudovaní záchytného parkoviska pre motoristov prichádzajúcich hlavne z diaľnice od štátnej hranice s Českou republikou, severozápadného Slovenska a Podhoria.

Pri pohľade na oba náčrty vidno možné rozdiely najmä v riešení časti nepárnych koľají. Toho času však prebieha výberové konanie na projektanta a súčasne zhotoviteľa stavby pre úsek Devínska Nová Ves – Malacky, a definitívne riešenie sa tak ešte len pripravuje.

Rekapitulácia medzníkov v živote stanice a lokálok

- V roku **1891** spustená prevádzka miestnej jednokolajnej trate Devínska Nová Ves – Zohor – Kúty.
- V roku **1911** spustená prevádzka Uhorská Ves – Zohor – Plavecký Svätý Mikuláš.
- V roku **1920** zdvojkolajnený úsek Zohor – Malacky.
- V roku **1921** zdvojkolajnený celý úsek Devínska Nová Ves – Kúty – št. hranica.
- V rokoch **1925 – 1926** prestavba stanice. Nová prijímacia budova, stavadlá č. 1 a č. 2 s počtom desiatich kolají. Nová prijímacia budova sa začala používať už na konci roku 1925.
- V roku **1926** bol v januári silný odmäk s prudkým vetrom, z čoho vznikali na Podhorí záveje. Potom nastalo niekoľkotýždňové daždivé počasie. Bol to zlý rok so zničenou úrodou.
- V roku **1929** bola krutá zima. V Zohore až -34 °C! Najmä na Podhorí veľké záveje. V decembri víchrica, zrútenie komína, poškodenie budovy.
- V lete roku **1930** vysoká voda, zaliaty cukrovar v Záhorskej Vsi. V novembri víchrica opäť poškodila strechu prijímacej budovy a strhla strechu stavadla č. 2.
- V roku **1933** bola zima bez snehu a veľmi suchý rok.
- V roku **1935** bola v marci povodeň a ohrozovala úsek Vysoká pri Morave – Záhorská Ves.
- V roku **1938** bola pre dvojmetrové záveje prerušená doprava na Podhorí a problémy boli aj medzi Devínskou Novou Vsou a Devínskym Jazerom.
- 20. septembra **1944** bol uskutočnený nálet na úsek Pernek – Kuchyňa.
- V januári **1945** silné sneženie na Podhorí. Prerušená doprava. 70 cm záveje. 5. apríla oslobodený Zohor. 25. apríla obnovená doprava na hlavnom ťahu. Na lokálkach Záhorská Ves – Plavecký Mikuláš 30. 7. 1945.
- V decembri **1948** nové osvetlenie stanice.
- V decembri **1949** bola stanica vrátane reštaurácie vybavená miestnym rozhlasom a elektrickými hodinami.
- Vo februári **1955** bola v záhradke č. 1 postavená nová reštaurácia, ktorá sa však postupom času preorientovala len na bufet. 29. 5. tu bola okresná spartakiáda.

- V roku **1959** bola zrušená pôvodná reštaurácia. MNV tu na nejaký čas zriadil dve triedy základnej školy.
- Od nového GVD (grafikonu vlakovej dopravy) **1960** bol znížený stav parných lokomotív na úkor zvýšenia počtu motorových vlakov.
- V roku **1966** bola uvedená do prevádzky nová trafostanica.
- V roku **1967** bola skolaudovaná diaľková a miestna kabelizácia, ako aj osvetlenie stanice. Aktivovaná bola automatická telefónna ústredňa. Kompletne bola skolaudovaná tiež OTV (oprávareň trakčného vedenia), vrátane vlečky.
10. 11. bola slávnostne do prevádzky odovzdaná elektrifikovaná trať a o 9.42 tu zastavil prvý vlak ťahaný elektrickou lokomotívou – S 489.0087.
- V roku **1969** bola odovzdaná na bývanie nová zamestnanecká 12-bytovka. Opravená bola artézská studňa. V blízkosti bola postavená čistiaca a prečerpávajúca stanica na čistenie vôd stanice a novej bytovky.
- V roku **1974** končí parná prevádzka. Odchádzajú posledné tri Skaličáky 433.0. Nahrádzajú ich Kocúry 742-ky.
- V roku **1975** bola na koľaji č. 12 zrušená koľajová váha, ako aj uhlové hospodárstvo vedľa nej. Pokročila výstavba koľají 14 až 18 v súvislosti s výstavbou cementárne v Rohožníku.
- Rok **1982** bol pre stanicu významný, boli vtedy dokončené stavby reléového zabezpečovacieho zariadenia a ústredný autoblok pre úsek Devínska Nová Ves – Zohor. Dňa 9. júla bola odovzdaná do prevádzky nová dopravná budova, kde bolo umiestnené reléové zabezpečovacie zariadenie, dopravná kancelária, kancelárie náčelníka a námestníka. Začala stavba autobloku zo Zohora do Malaciek.
- V roku **1988** bola zrušená stará, pôvodná stanica oproti Kvetnej ulici, ako aj rušňové depo v Záhorskej Vsi.
- V roku **1992** mala započat' generálna oprava prijímacej budovy. Nezačala. Prednosť dostala budova v Plaveckom Štvrtku.
- V roku **2002** začala firma Trubostav, a. s., s komplexnou rekonštrukciou všetkých budov (na prijímacej budove nová fasáda, strešná krytina, ústredné kúrenie atď.).
- V roku **2003** zastavená osobná doprava na Podhorí.
- V roku **2011** dostala prijímacia budova opäť nový, posledný šat. Pozri *obr. 18* na str. 13.

Na záver si pripomeňme, že najdlhšie pôsobiacim prednostom či náčelníkom stanice bol Martin Sládek, ktorý tu slúžil od 20. 1. 1953 do 1. 12. 1972. Druhým bol Pavol Rendla s takmer ôsmimi rokmi, od 5. 7. 1942 do príchodu pána Ambra v auguste 1950. Tu treba pripomenúť, že stanica Zohor už niekoľko rokov nemá prednostu. Železnice v rámci šetrenia nákladov usúdili, že bude postačovať, ak jeden prednosta bude riadiť viacero staníc. A tak v súčasnosti Zohor patrí pod riadenie prednostu v Devínskej Novej Vsi.

Najdlhšie bývajúcim obyvateľom na stanici bol pán Jozef Hančok s rodinou. Žil tu od polovice roku 1940 do začiatku roku 1965, napriek tomu, že tu nikdy nepracoval. Pôvodne bol konštruktérom grafikónov vlakovej dopravy na Správe dráhy v Bratislave (riaditeľstvo železníc). Dlhé roky tvoril práve grafikón od Břeclavi až po Szob. Byt (výpravcovský) mu ponúkli ako dočasné riešenie, keďže v tom čase nebol v Bratislave k dispozícii žiadny voľný byt. Z dočasnosti potom bolo 25 rokov.

A tu končí rozprávanie o histórii železnice v Zohore, ktorá ovplyvnila život nielen tunajších obyvateľov, ale aj ľudí na celom Záhorí.

Spracoval Ing. Ladislav Hančok

Spolupracovali: Mgr. Martina Pavliková, Ing. Michal Tunega, Ing. Jirí Kubáček, Ing. Jozef Pavlásek, Mgr. Dana Vrabcová, Ing. Ján Šebeš, Mgr. Ludmila Zálesňáková, Mgr. Ladislav Rigáň a Ing. Mgr. Roman Šimoník

Grafická úprava a tlač: Kníhtlač Gerthofer

Jazyková úprava: Jana Ondiková a Mgr. Ivana Popluhárová

Autor čerpal z dostupných pamätných kníh železničnej stanice Zohor, materiálov Železničného múzea SR v Bratislave, archívu GR ŽSR, Obecného úradu v Zohore, rôznych internetových stránok a vlastných spomienok.

Osobitné poďakovanie patrí všetkým známym a neznámym autorom fotografií, väčšinou z internetu. Preto nikoho neuvádzame. Veľmi obohatili tento materiál.

Poznámky:



ZOHOR VČERA A DNES

POZÝVAME VÁS NA 3. ROČNÍK ZO SEDEMROČNÉHO CYKLU PODUJATÍ ZAMERANÝCH NA
ZVIDITEĽNENIE VÝZNAMNÝCH MIEST V OBCI A NA BUDOVANIE HRDOSTI KU MIESTU, KDE ŽIJEME.
ROK 2018 JE VENOVANÝ PREZENTÁCII KAPLKY SV. ROZÁLIE A ŽELEZNIČNEJ STANICE ZOHOR.

V ROKU 2018 SI PRÍPOMÍNAME 100. VÝROČIE OD ZALOŽENIA 1. ČESKOSLOVENSKEJ REPUBLIKY,
SÚČASNE 170. VÝROČIE ŽELEZNICE NA ÚZEMÍ SLOVENSKA
A 100. VÝROČIE OD ZALOŽENIA ČSD - ČESKOSLOVENSÝCH ŠTÁTNYCH DRÁH.

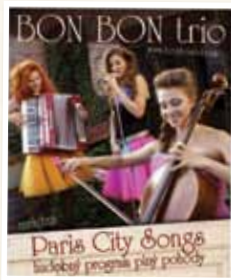
1. 9. 2018



Program:

14.00 - 18.00 h: prehliadka Železničnej stanice Zohor
s výkladom, prehliadka starých vagónov a motorového
rušňa M262, vagón s expozíciou železničných modelov.

Podujatie bude sprevádzať
skupina BonBon Trio -
francúzske šansóny.



19.00 – 22.00 h: Prehliadka Kaplnky sv. Rozálie s výkladom.

Pre vašu dobrú letnú pohodu budú pri KD Zohor hrať
BonBon Trio a Cimbálová muzika Strážničan.

V prípade nepriaznivého počasia sa program presunie
do KULTÚRNEHO DOMU.

Občerstvenie: pre deti aj dospelých
Zohorská vinotéka Igora Kuchára, firma Ebenica s kávou
a pivovar FRANZ z Lučenca s remeselne vyrobeným pivom.

Všetci ste srdečne vítaní ...