

PRIPOMÍNAME SI**PRÍBEHY Z OCEĽOVÝCH ROVNOBEŽIEK: TRAŤ MLÁDEŽE**
Od vybudovania legendárneho diela uplynie už 73 rokov

Mgr. Darina Šípová

Tak ako iné inštitúcie tohto sveta, aj slovenské železnice si píšu svoje vlastné dejiny. Niektoré z nich sa do nich zapísali zlatými písmenami. Napríklad... Pozornému cestujúcemu vo vlaku na úseku pri obci Hronská Dúbrava určite neunikne obrovský nápis vo svahu kopca vytvorený z betónových dlaždíc. Dobrovoľníci tamojšej organizácie sa oň pravidelne starajú, aby vzácny dôkaz tejto časti histórie – TRAŤ MLÁDEŽE – nezarástol burinou a nezapadol tak prachom zabudnutia. „Čože??? Ty si bola na Trati mládeže?“ opýtala som sa neveriacky pri náhodnej zmienke pred napísaním článku mojej už osemdesiatosemročnej mamy. „Ale áno a veľmi dobre si na tie roky pamätám,“ odpovedala mi s úsmevom. „Mala som vtedy asi šestnásť či sedemnášť, bola som na gymnáziu v predmaturitnom ročníku. V triede som bola najmladšia, pre dobrý prospech mi zredukovali štúdium o jeden rok. Spolu s ostatnými sme stavalí železničnú trať na trase z Hronskej Dúbravy do Banskej Štiavnice.“

ČO PREZRÁDZAJÚ DEJINY

Vďaka ťažbe vzácnych kovov patrila Banská Štiavnica v minulosti medzi najdôležitejšie mestá monarchie. Znie to neuveriteľne, ale koncom 18. storočia bola spolu s poddanskými dedinami s viac ako 20 tisíc obyvateľmi druhým najväčším sídlom na Slovensku po Bratislave. Počiatky dejín železníc na Slovensku siahajú do čias, keď dedinky spájala kónská železnica. Do roku 1860 bola Bratislava jediné mesto na území súčasného Slovenska, ktoré malo trate pre parné rušne. V roku 1873 uviedli do prevádzky – ako prvú vo vtedajšom Uhorsku – úzkorozchodnú parnú železnicu (rozchod 1 m). Zdolanie asi dvadsať km dlhej trasy z Hronskej Dúbravy do Hronskej Breznice trvalo takmer hodinu a pol, spiatočná cesta ešte o niečo dlhšie. Parný vlak

dostal ľudové pomenovanie Štiavnická Anča, ktoré sa lokálne používa na označenie bývalej vlakovej súpravy doteraz. Po roku 1983 už osobné vlaky, ktoré predtým vozili aj nákladný tovar, nestačili a pribudli samostatné nákladné súpravy. Pre zvýšenú dopravu „úzkokolačka“ trpela nedostatkom vozňov a obmedzeným priestorom v stanici Banská Štiavnica, pretože vozne nebolo kam vykladať. Po schválení projektu rekonštrukcie a vybudovania trate s normálnym rozchodom (1,435 m) sa slávnostným výkopom začiatkom októbra 1943 začali prvé stavebné kroky. Stalo sa tak na lúke nad šachtou František v Banskej Štiavnici, medzi ústím budúceho tunela a novou železničnou stanicou. Všetko úsilie však v roku 1944 pridĺvila fašistická čížma druhej svetovej vojny...



Zdroj: Archív M.K.

ZÁCHRANNÉ KOLESO OD ZVÄZÁKOV

Po vojne sa väčšia pozornosť sústreďovala na obnovu dôležitejších a vojnou poškodených tepien, než bola rozostavaná štiavnická trať. V roku 1946 dokonca hrozilo definitívne zastavenie výstavby. O rok neskôr, keď mala byť podľa pôvodného zadania už dávno hotová, bolo z celkového objemu prác uskutočnených len slabých štyridsať percent. Do apríla 1948 sa vyrazilo len dvadsať percent prác na hĺbení banskoštiavnického tunela. Záchranou výstavby sa stal projekt bývalého ústredia Zväzu slovenskej mládeže, ktoré sa zaviazalo vybudovať doposiaľ nezačatú časť trate a dokončiť rozostavané časti. Práce na trati oficiálne spustili začiatkom apríla 1948. Začala sa éra výstavby, ktorá vstúpila nielen do histórie, ale aj do osudov tisícok mladých životov.

NÁPAD PRIŠIEL Z JUHOSLÁVIE

Trať mládeže bola jedna z prvých veľkých medzinárodných „stavieb mládeže“ na Slovensku, a aj preto má v histórii mimoriadny význam. Zvládnuť takéto veľkolepé dielo si vyžiadalo nemálo úsilia, organizačnej stratégie a materiálo-technického zabezpečenia. Na stavbe sa



Zdroj: Archivne foto - Sergej Protopopov

vystriedalo 47 162 mladých ľudí. Väčšina z nich bola z Československa. Viac ako 1 600 mládežníkov prišlo z Albánska, Alžírsku, Veľkej Británie, Bulharska, Francúzska, Indie, Maďarska, Nórska, Poľska, Rakúska, Ukrajiny, ale aj z Kanady a USA. Nápad vybudovať železnicu pochádzal z Juhoslávie. Práve tam mládežníci v roku 1947 dobudovali železnicu na trati Bosanski Šamac – Sarajevo. Trať dlhá 239 km a spájajúcu sever s juhom Bosny stavali mladí dobrovoľníci s minimálnou podporou techniky. Pracovali len s lopatami a čakanmi. Na stavbe sa zúčastnilo 211 370 ľudí z celej bývalej Juhoslávie, aj zo zahraničia. Spoločné so slovenským projektom mali aj rovnaké heslá, v srbochorvátčine „Mi gradimo prugu – pruga gradi nas“, v slovenčine „My staviame trať – trať stavia nás“. Z tohto prostredia pochádza aj pozdrav juhoslovanských brigádnikov „Zdravo!“, oslovenie brat a sestra, a tiež vyhlásenie úderníkov – najlepších „pracantov“ dňa.

OSEMNÁSTĽ MESIACOV MOZOLOV A DRINY

Trať mládeže patrí k typickým horským železniciam a mladí ju stavali v zložitých terénnych, ale aj poveternostných podmienkach. Bolo treba vybudovať 49 železničných a 32 cestných objektov. Trať dlhá 20,3 km prekonáva výškový rozdiel 266 m. Na tomto úseku museli vybudovať 1 200 metrov dlhý tunel, dva mosty, tri viadukty, železničné stanice v Kozelníku, Banskej Belej, Banskej Štiavnici a zastávku v Banskom Studenci. Najťažšou časťou bol most cez Hron dlhý 1,6 km s hmotnosťou konštrukcie 270 ton. Ako uvádzajú dobové pramene, brigádnici vykopali a premiestnili až 628 800 kubíkov zeminu, vyrúbali 35 tisíc stromov, zamurovali 44 tisíc kubíkov betónu a muriva, vybudovali 35 tisíc metrov trativodov, nasypali 35 tisíc kubíkov zvrškového štrku na násypy vysoké aj 18 m. Prerazili viacero skalnatých zárezov, pomohli pri razení 1 200 m dlhého tunela, položili vyše 2 600 koľajníc, výhybiek a takmer 38 tisíc podvalov.



Zdroj: vlaky.net

KNÍŽNICA AJ KRAJČÍRSKA DIELŇA

Disciplína mládeže rozdelená do útvarov a pracovných čiat bola stanovená prísne: deň sa začínal budíčkom o piatej v duchu hesla

„Brigádnik nesmie zaspať“ a končil sa večierkou o dvadsiatej druhej hodine. Priemerný vek brigádnikov bol 19,5 roka a približne jednu tretinu tvorili dievčatá. O kultúrnu obrodu sa staralo až štyristo pracovníkov. Projekt Trate mládeže mal aj vlastnú knižnicu. Najlepší dostávali knihy ako dar. Okrem jedálne, spoločenskej miestnosti a ošetrovne tu pracovala krajčírka a obuvnícka dielňa, fotooddelenie, poštová a telegrafná služba a telefónna ústredňa. Stavbu trate ukončili 28. októbra 1949. O dva dni neskôr, pri slávnostnom otvorení v úseku trate zvanom Údolie radosti tadiaľ v obrovskom kúdole dymu prešiel prvý vlak...

DIEŤA TRATE MLÁDEŽE - LÚČNICA

Nemenej zaujímavý, ba priam akousi čerešničkou na torte, je fakt, že súbežne popri stavbe Trate mládeže sa zrodil aj svetoznámy slovenský folklórny súbor Lúčnica (1948). V roku 1949 prišiel na Trať mládeže aj Štefan Nosál, študent stavebnej fakulty v Bratislave. Zachovali sa dobové fotografie, na ktorých tento inštruktor tanca, neskôr člen mužskej skupiny súboru Odzemkári, sólista a od roku 1951 umelecký vedúci a hlavný choreograf súboru Lúčnica s valaškou v ruke učí nadšených záujemcov z okolia prvé kroky zbojníckych tancov. A ktovie, možno práve v prostredí talentovanej mládeže, kde sa nielen pracovalo, ale aj veľa spievalo a tancovalo, bolo ľahšie hľadať budúcich skvelých tanečníkov. Založením súboru sa zrodila tradícia ľudovej kultúry, ktorá ani vo svete nepotrebuje žiadneho tlmočníka. V archívoch múzeí a knižníc sa zachovalo viacero historických dokumentov z tohto obdobia. Režisér Vladimír Bahna v roku 1949 nakrútil o unikátnej stavbe celovečerný dokument s názvom Oceľová cesta či dokumentárny film Údolie radosti so sprievodným komentárom Viliama Záborského. Detailne sa životu na Trati mládeže venuje aj takmer 280-stranový zborník s názvom Trať mládeže, sborník o práci brigád ČSM na stavbe trati Hronská Dúbrava – Banská Štiavnica, ktorý v roku 1950 vydalo Nakladateľstvo Smena v Bratislave.



Zdroj: TASR, autor T. Suja/19. marca 1952

V KUCHYNI BODOVAL SLIVKOVÝ LEKVÁR

„V dobrom spomínam na tých pár týždňov, ktoré som tam prežila,“ povedala mama. „Nešli sme tam kvôli zárobku, ani neviem ako, ale

presvedčili nás, že je to dobrá a užitočná vec. Tak sme išli, dobrovoľne, zadarmo. Brali sme to ako česť byť pri tom. Účasť na Trati mládeže sa potom považovala za bonus ku prihláške na vysokú školu. Bývali sme v drevených barakoch, bolo nás viac dievčat na izbe, poschodové postele. Doobeda sme pracovali. Dievčatá to mali ľahšie. Nakladali sme kamene do huntíkov a tie sme potom tlačili po koľajničkách až tam, kde ich bolo treba vysypať. Strava päťkrát za deň, spomínam si, že obrovský, ak nie najväčší úspech, mal slivkový lekvár (štatistiky hovoria, že v proviantnom sklade sa ho minulo vyše 12 500 kg, pozn. aut.). Poobede boli rôzne záujmové debaty, krúžky, prednášky, premietanie filmov, podvečer sme sa vyparádili, lebo bola aj muzika a táborák. Bolo veselo, nepamätám si nič zlé. A dostali sme modrú košeľu a odznak. Tú košeľu som potom opatrovala ešte dlhé roky. Nevieť si predstaviť, ako by sa k tomu postavila dnešná mládež. Pracovať fyzicky sa im veľmi nechce a zadarmo... to už vôbec nie.“

FOTOGRAFIE BLEDNÚ, SPOMIENKY ZOSTÁVAJÚ

Ako som sa dozvedela, na Trati mládeže pracoval aj môj otec, už ako vysokoškolač. Vtedy to osud zariadil tak, že tu sa životné cesty mojich rodičov nestretli. Jeho spomienky na túto časť života si už nevypočujem. Isté však je, že v nasledujúcom roku sa stal aktívnym členom tanečnej skupiny folklórneho súboru Lúčnica. A isté je aj to, že keď sa práce na Trati mládeže chýlili ku koncu, mamu spolu s ostatnými mládežníkmi začiatkom roka 1950 previezli na korbe nákladného auta na ďalšiu významnú stavbu – Priehradu mládeže na Váhu. O výstavbe vodnej nádrže Nosice pri Nimnici nakrútil v roku 1950 režisér Paľo Bielik podľa námetu Dominika Tatarku a Ondreja Jariabka čiernobiely film Priehrada.

Ale to je už celkom iná kapitola...

Použitý zdroj:

- [1] Železničná trať Hronská Dúbrava - Banská Štiavnica. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001-, 21.11.2021 [cit. 2021-11-25]. Dostupné na: https://sk.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C4%8Dn%C3%A1_tra%C5%A5_Hronsk%C3%A1_D%C3%BAbrava_%E2%80%93_Bansk%C3%A1_%C5%A0tiavnica
- [2] Rok 1949: Slávnostné otvorenie Trate mládeže. *Vtedy.sk: verejnoprávna galéria spomienok národa* [online]. Bratislava: TASR, 2015-, [cit. 2021-11-20]. Dostupné na: <https://www.vtedy.sk/trat-mladeze-otvorenie-zeleznica-hronska-dubrava-banska-stiavnica>
- [3] Stavba železnice Trate mládeže skončila pred 65 rokmi, pozrite si to. *Teraz.sk* [online]. Bratislava: TASR, 2017-, [cit.2021-11-15]. Dostupné na: <https://www.teraz.sk/magazin/stavba-zeleznice-trate-mladeze-vyrocie/103480-clanok.html>
- [4] J. F. Laštuvka (ed.) Trať mládeže: zborník o práci brigád ČSM na stavbe trati Hronská Dúbrava - Banská Štiavnica. Bratislava: Nakladateľstvo Smena, 1950. Dostupné na: <https://www.virtualna-banska-stiavnica.sk/virtualna-stiavnica/trat-mladeze>