chovu koní a kôň sa začal používať i na jazdu.[36] Importy predmetov z južnej Európy naznačujú, že už existovali diaľkoví obchodníci, ktorí naším územím prepravovali tovar na chrbte volov či koní (sami sa však pohybovali pešo). To dokazuje existenciu prvých **diaľkových ciest**, ktoré mohli byť strážené **hradiskami**.

Cesty rešpektovali prírodné predispozície krajiny, vznikali pohybom ľudí po najvýhodnejších líniách. Tie sa samozrejme menili, ak sa objavila nejaká prekážka alebo daná oblasť sa stala nelukratívnou. Predpokladá sa, že tieto prirodzené línie, vedúce popri riekach najmä v údoliach horských oblastí, pretrvali tisícročia, menila sa len intenzita a smerovanie hlavných prúdov.

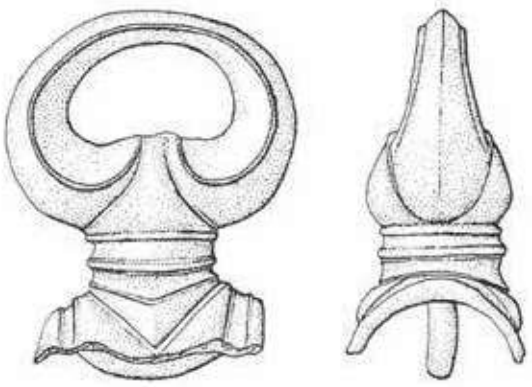
V mladšej dobe bronzovej, v 12. – 11. storočí pred n. l., bolo vybudované výšinné sídlisko ľudu lužickej kultúry na Veľkom vrchu pri Divinke, potom v 10. storočí pred n. l. obyvatelia osady kopec opevnili a vybudovali tak hradisko. Na stavbu palisád a ďalších súčastí bolo potrebné transportovať väčšie množstvo dreva. Na hradisko viedla od Váhu serpentínová cesta, druhá cesta viedla od severu miernejším svahom a do opevneného areálu vchádzali bránami v jeho východnej časti (Malý vrch).[37] Lužické osídlenie na Divinke zaniklo okolo roku 800 pred n. l. Opevnené výšinné sídlisko tejto kultúry nachádzame aj na Straníku a pravdepodobne útočisko na Hradisku pri Strážove. Svedčia o oživení pohybu v priestore Žilinskej kotliny a rozvoji obchodu i transportu materiálu a tovaru na konci doby bronzovej.

Doba železná (približne 800 pred n. l. – prelom letopočtov)

Na severe Slovenska prežilo lužické obyvateľstvo i v staršej dobe železnej – halštatskej (800 – 400 pred n. l.) a na začiatku doby laténskej. Potom, v období približne 400 – 320 pred n. l., prechodne nastal určitý úpadok a neosídlenosť, avšak v ďalšej fáze doby laténskej, v období približne 320 – 130 pred n. l., prenikalo na severné Slovensko keltské obyvateľstvo, už niekoľko storočí rozšírené v širšom okolí, v písomných prameňoch označované ako Kotíni. O tomto období hovoríme ako o tzv. predpúchovskom stupni. V nasledujúcom období, orientačne datovanom rokmi 130 pred n. l. – prelom letopočtov, však spoločná lužicko-keltská kultúra, zvaná púchovská, dosahovala značný rozvoj.[38]

Pretrvali diaľkové cesty, ktoré prekonávali veľké rieky či horské sedlá, ale i lokálne cesty k osadám, výšinným sídliskám či zdrojom surovín, akým bolo napr. nálezisko železa pri Varíne. Použitie železa umožnilo výrobu pevnejších **vozov** a ich využitie i v **diaľkovej doprave**. Kelti používali remeselne aj technicky kvalitné dvoj- a štvorzáprahové vozy s použitím železných súčiastok. Púchovská kultúra sa vyznačovala chovom koní a jazdu na nich či zapriahanie do vozov dokumentujú zachované súčiastky konského postroja. Železný vodiaci krúžok z jarma sa našiel i v Nezbudskej Lúčke (obr. 7). Cez takéto vodiace krúžky prechádzali liace (oraty), ktorými sa ovládali páry ťažných koní.[39] Prekvapujúci je nález dvoch miniatúr koliesok z katastra Zbyňova (lokalita Hájiky), datovaných do doby laténskej. Prvé koliesko sa zachovalo vo forme fragmentu, malo 4 lúče a výzdobu. Mohlo slúžiť ako amulet. Druhý exemplár (obr. 8) však možno považovať za dôkladne vypracovaný a verný model vozového kolesa s nábojom, 8 lúčmi, bahormi a obručami. Na Slovensku sa podobné koliesko zatiaľ nenašlo, niekoľko analógií pochádza z územia Česka, Rakúska, Nemecka a Francúzska. Mohlo slúžiť nie ako amulet, ale byť súčasťou modelu vozíka.[40]

Z doby laténskej máme doložených niekoľko desiatok sídlisk popri Váhu i Rajčanke, môžeme teda hovoriť o pomerne intenzívnom osídlení. Kde boli sídliská, tade prirodzene viedli i cesty. Púchovské obyvateľstvo znovu osídlilo aj hradisko na Veľkom vrchu, ale len jeho akropolu, ktorú opevnilo novým múrom a bránou na severe, cez ktorú



Obr. 7. Vodiaci krúžok pre liace nájdený v Nezbuskej Lúčke. Z publikácie PIETA, K.: *Keltské osídlenie Slovenska*, s. 140



Obr. 8. Koliesko zo Zbyňova s profilovanou obručou a perforovanou stredovou časťou pre náboj. Zbierka PM, foto Z. Staneková

[36] FARKAŠ, Z., *Koleso a záprah v praveku Slovenska*, s. 39.
[37] FUSEK, G. – SLANÁ, A.: *Slovanské hradisko na Veľkom vrchu*, s. 13 – 14.
[38] bližšie PIETA, K.: *Keltské osídlenie Slovenska*, s. 31 – 34, 55 – 59.
[39] PIETA, K.: *Keltské osídlenie Slovenska*, s. 237, 240.
[40] STANEKOVÁ, Z.: Miniatúry kolies voza ako ochranné symboly laténskych obyvateľov?, s. 5, 8.

vybudovalo novú cestu vedúcu zo sedla. Používali sa aj dávne komunikácie.[41] Pohyb je zrejmý aj v doline Kysuce – stopy opevnenia z doby laténskej boli objavené na vrchu Rochovica nad Vraním a našlo sa tu aj šesť keltských mincí.[42] Predpokladaným centrom hospodárskeho a sociálneho diania v severovýchodnej časti mohlo byť na konci doby laténskej hradisko na Straníku.[43]



Obr. 9. A. Rímska minca s vyobrazením koča nájdená vo Varíne. Zbierka PM. **B.** Eraviská minca z Rajeckej Lesnej-Trstenej. Z publikácie EISNER, J.: *Slovensko v Pravěku*, s. 221

Doba rímska (prelom letopočtu – sťahovanie národov)

Pohyb obchodníkov cez naše územie neustal ani v časoch, keď sa južne od Dunaja rozkladala Rímska ríša. V období prelomu letopočtov totiž došlo k prechodnému útlmu púchovskej kultúry, vypáleniu viacerých sídel, čo mohlo byť spôsobené prienikom nejakého germánskeho kmeňa na severné Slovensko alebo presídlením časti Keltov do Rímskej ríše – provincie Panónia. Územie, kde prežila púchovská kultúra, sa značne zmenšilo a na Považie juhozápadne od Žiliny sa prisťahovali Kvádi, usadení na Podunajskej nížine či Pohroní. Po markomanských vojnách v rokoch 173 – 180 n. l. boli Kotíni presídlení do južnej časti rímskej provincie Panónia. V ďalšom období, 3. a 4. storočí, oblasti severného Slovenska neprilákali nových osadníkov.[44]

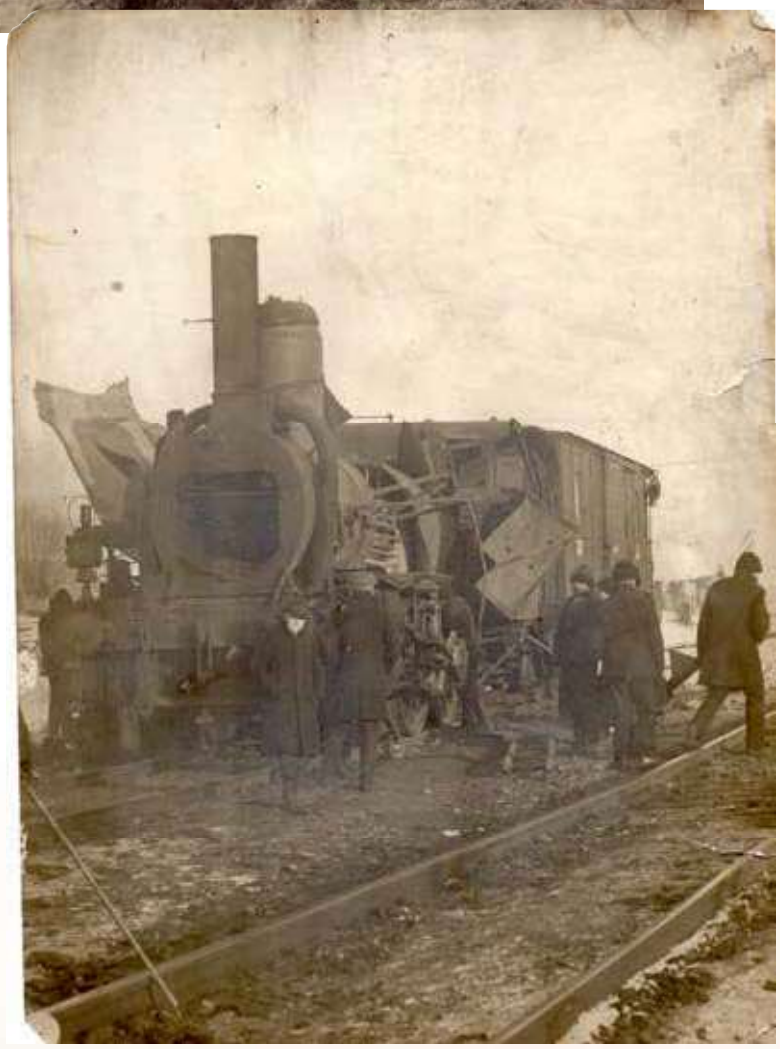
Napriek tomu tadeto určite putovali diaľkoví obchodníci. Púchovské obyvateľstvo, resp. Kotíni tu možno udržiavali cesty alebo vyžadovali od nich platenie mýt, lebo podobne to robili napr. i Kvádi vo Vanniovom kráľovstve (21 – 51 n. l.) na juhozápade Slovenska. V okolí Žiliny sa objavilo viacero dôkazov o pohybe dopravcov tovaru. Môžeme predpokladať, že cez Žilinskú kotlinu smerom na Kysuce viedla jedna z bočných vetiev **jantárovej cesty**. Jej hlavná trasa išla z Aquiley do Carnunta, kde prechádzala cez Dunaj a dostávala sa na „barbarské" územia. Odtiaľto išla údolím Moravy cez Moravskú bránu k Odre a na územie dnešného Poľska a do Pobaltia. Vedľajšie vetvy môžeme predpokladať na základe nálezov okrem Ponitria aj na Považí, ba i v údolí Rajčanky. Numizmatik Julius Neudeck v roku 1880 napísal: *Územie Kvádov pretínala pomerne živá obchodná cesta od Jadranu k Baltskému moru, keďže z Carnunta, hlavného obchodného centra pre vyhľadávaný jantár, viedla cesta údolím Váhu, údolím Kysuce a Jablunkovským priesmykom k Visle a pozdĺž nej k moru do miest, kde sa jantár nachádzal. Tento obchodný ruch priniesol do krajiny aj ranorománske republikánske denáre a dyrrhachovské drachmy, z ktorých prvé ako najobľúbenejšie platidlo boli napodobňované a označované menom kvádskeho kráľa.*[45] Niekoľko takýchto mincí zo Žiliny údajne daroval Neudeckovi žilinský kňaz a správca sirotinca František Xaver Drahotuský. Neudeck opisuje a spomína i ďalšie strieborné rímske denáre z okolia Žiliny, avšak bez bližšej idenfitikácie lokality.[46] Okrem Žiliny sú známe aj republikánske mince z Varína, na jednej z nich je vyobrazený i pekný rímsky bojový voz (obr. 9A).[47] Schodnosť Jablunkovského priesmyku nabádala k využívaniu cesty vedúcej od Dunaja popri Váhu do Povislia, ba dokonca táto cesta sa zdá byť kratšia a jednoduchšia, ako keby mal obchodník odbočiť pred Trenčínom do Hrozenkovského priesmyku a pokračovať územím Moravy.

Pri Rajeckej Lesnej (časť Trstená, teda pri hlavnej ceste) boli údajne v roku 1871 nájdené **eraviské strieborné mince**, datované ešte do obdobia pred prelomom letopočtov. Zo 100-kusového pokladu však dnes vieme len o jednej (obr. 9B). Ďalšia, avšak z bližšie neurčenej lokality v okolí Žiliny, bola objavená neskôr.[48] Ako píše J. Eisner, nález z Trstenej môže byť bezpečným dokladom kupeckej cesty.[49] Eraviskovia mali svoje centrum v Aquincu, na území dnešnej Budapešti, v 1. storočí pred n. l. a minca je dôkazom ich pohybu cez Ponitrie a Rajeckú dolinu smerom na sever kvôli obchodovaniu s tovarom,[50] hoci cez ťažšie schodné Fačkovské sedlo. Pokračovanie ciest smerom na Kysuce by mohli doložiť predmety nájdené na vrchu Rochovica v Kysuckej bráne, svedčiace o obchode, a taktiež vieme o prehistorickom opevnení, ktoré sa tu nachádzalo.[51] Aj v roku 1974 bola Považskému múzeu darovaná rímska minca zo 4. stor. n. l., ktorá môže pochádzať z niektorého z rímskych pokladov zo Žiliny.[52]

---

[41] FUSEK, G. – SLANÁ, A.: *Slovanské hradisko na Veľkom vrchu*, s. 19.
[42] VELIČKA, D.: *Dejiny osídlenia Kysúc*, s. 45.
[43] STANEKOVÁ, Z.: Nepublikované nálezy z hradiska Straník v Žiline-Zástraní, s. 32.
[44] PIETA, K.: Keltské osídlenie Slovenska, s. 59.
[45] NEUDECK, J.: Münzen der Kvaden, s. 108.
[46] NEUDECK, J.: Germanische Befestigungen des oberen Waagthales in Ungarn, s. 23.
[47] STANEKOVÁ, Z.: Nerozpoznaný nález hrobu przeworského bojovníka?, s. 212.
[48] Prvú spracoval v roku 1933 P. Beňovský. BEŇOVSKÝ, P.: Dosiaľ nepublikovaná minca z nálezu vo Frývalde-Trstenej (okres Žilina), s. 49, 50. K druhej PLACHÁ, V. – FIALA, A.: Hromadný nález keltských mincí na hrade Devín, s. 207.
[49] EISNER, J.: *Slovensko v pravěku*, s. 194 – 195.
[50] KAVULJAK, A.: *Lietava*, s. 31.
[51] VELIČKA, D.: *Dejiny osídlenia Kysúc*, s. 45.
[52] MORAVČÍK, J.: Rímska minca zo Žiliny, s. 64.





Obr. 97 A, B. Z aparátu Jána Vykopala pochádzajú aj zábery z výbuchu kotla rušňa triedy TIIIb, ev. č. 3935, na Nový rok 1908. Rušeň bol vyrobený v lokomotívke Hanomag v roku 1883 (výr. č. 1553/83), spoločnosť StEG ho zaradila do triedy IVm pod číslom 892. MÁV mu v roku 1891 pridelili inventárne číslo 3235, v roku 1897 dostal číslo 3935. Po výbuchu kotla bol vyradený z prevádzky. Iní zástupcovia tohto rušňového radu sa dožili v roku 1911 prečíslovania na rad 350 MÁV, neskôr 334.5 ČSD. Zbierka MMKM

Jozef Jonke ľahké zranenia, zatiaľ čo tvár kuriča Juraja Makinicsa bola obarená parou.“[631]

Nepodarilo sa celkom spoľahlivo zdokumentovať rušne, ktoré patrili pod žilinskú výhrevňu v období monarchie. V úplných začiatkoch tu spoločnosť StEG sústredila osobné rušne triedy **IVe** (neskôr rad 250 MÁV) s dvoma, nákladné rušne **IVf** (neskôr 240 MÁV, 323.2 ČSD) a osobné tendrové rušne **IVm** (neskôr 350 MÁV, 334.5 ČSD) s troma spriahnutými hnacími nápravami. V posledných rokoch pred vznikom Československa tu bolo deponovaných niekoľko rušňov radu 321 MÁV (predtým trieda **Ik**), ktoré vozili rýchliky a osobné vlaky zo Žiliny na smer Leopoldov (Galanta, Bratislava). V roku 1919 prevzali ČSD len jeden takýto rušeň (neskôr označený 344.701), v roku 1924 ho v rámci výmeny odovzdali do Maďarska.[632] V roku 1909 novožilinskej výhrevni pridelili 7 rušňov triedy **IIIs** (322 MÁV) pre rýchliky Žilina – Leopoldov. V posledných rokoch 1. svetovej vojny prepravovali nákladné vlaky na tomto ramene.

[631] *Népszava*, 7. 1. 1908, s. 6.
[632] BEK, J. – BEK, Z.: *Encyklopedie železnice. Parní lokomotivy ČSD [II]*, s. 45.

Miestna železnica Žilina – Rajec

Výstavbu miestnych železníc upravoval zákonný článok č. XXXI z roku 1880 o miestnych železniciach a zákonný článok č. IV z roku 1888, ktorý ho dopĺňal. Miestne železnice vznikali ako súkromné podniky na základe koncesie trvajúcej nanajvýš 90 rokov, potom mali prejsť do štátneho vlastníctva. Koncesia znamenala povolenie pre súkromný podnik, spravidla akciovú spoločnosť, postaviť a prevádzkovať železničnú trať. Do stavby železnice tiež mohli byť zainteresované obce a župa formou finančnej, materiálnej alebo pracovnej podpory. Prevádzku na lokálnej trati spravidla prevzala na základe dohodnutých podmienok železničná spoločnosť, ktorá vlastnila hlavnú trať, do ktorej ústila.

Prvé návrhy

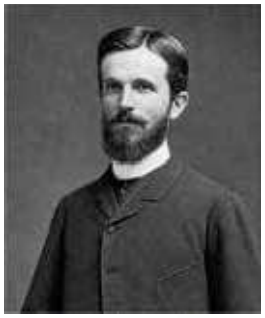
Prvý návrh postaviť železnicu vedúcu údolím Rajeckej doliny sa objavil už v 80. rokoch 19. storočia. Dňa 9. novembra 1888 vydal minister obchodu a verejných prác predbežnú koncesiu na výstavbu miestnej železnice Žilina – Rajec – Fačkov, ako aj zo stanice Žilina k Soľnému úradu, Valérovi Smialovskému (obr. 98). Predbežná koncesia bola platná jeden rok,[633] v roku 1889 ju predĺžili. Smialovský mal poľský pôvod, jeho otec kúpil časť majetkov v Lietavskom panstve. Bol vyštudovaný právnik, v roku 1882 kúpil spolu so strýkom Alojzom Pichlom kúpele v Rajeckých Tepliciach a o rok neskôr ich slávnostne otvoril. V roku 1887 úspešne kandidoval do Uhorského snemu za Liberálnu stranu. V nasledujúcom roku svoju pozornosť sústredil na problematiku miestnych železníc, chcel upraviť zákon o ich výstavbe tak, aby zohľadňoval terénne špecifiká horských regiónov.[634] Koncesiu napokon zanechal, na výstavbu ešte nebol pripravený.

Neskôr, 11. septembra 1891 vydal minister obchodu G. Baroš predbežnú koncesiu, rovnako na jeden rok, firme G. Gregersen a synovia[635] na výstavbu hlavnej železnice s rozchodom 760 mm na trase Zlaté Moravce – Topoľčianky – Oslany – Nováky – Nemecké Pravno – Fačkov – Rajec – Žilina.[636] Výstavba takej dlhej úzkorozchodnej železnice by bola v Hornom Uhorsku ojedinelá. V Rajci sa o stavbe tejto železnice rokovalo 11. novembra 1892, no obyvatelia boli proti výstavbe, lebo nechceli prísť o svoju pôdu – pozemky za humnami či pasienky.[637] Plán tejto železnice napokon padol.

V roku 1894 sa utvorilo konzorcium záujemcov o predkoncesiu na železnicu úzkeho rozchodu Žilina – Čičmany, ktoré tvorili podnikatelia G. Gregersen, Jozef Oesterreicher a Valér Smialovský. Títo podnikatelia začali so zbieraním príspevkov na výstavbu železnice od jednotlivých obcí v Rajeckej doline.[638]

Členovia zastupiteľského zboru veľkej obce Rajec pod vedením richtára Mórica Hladkého preberali otázku postavenia železnice 25. augusta 1894, pričom za výstavbu bolo 21 z 23 členov. Z uznesenia obecného zastupiteľstva Rajca zo dňa 16. septembra 1894 vyplýva, že obec tesnou väčšinou podporila výstavbu trate a bola ochotná na železnicu poskytnúť príspevok v hodnote 60 000 zlatých a pozemky za výhodné ceny alebo aj zadarmo.[639] Časť, ktorá tento návrh nepodporila, argumentovala v liste župnému zastupiteľstvu, že uvedená suma je veľmi vysoká a zaťaží obecný rozpočet a že je falošná nádej, že obec vďaka priemyslu a rozvoju tak zbohatne, že bude schopná uvedenú sumu splácať (čo by sa možno dialo, ak by železnica pokračovala až do Prievidze a centra Uhorska).[640] Napriek tomu bola kampaň na získavanie obecných príspevkov úspešná a príspevky v rôznych hodnotách postupne odhlasovali aj ďalšie obce. Príspevky sa mali splácať 50 rokov v ročných splátkach.

Medzitým, 13. decembra 1895, vydal minister predbežnú koncesiu Pavlovi Ordódmyu,[641] veľkostatkárovi z Bohatej pri Hurbanove, na výstavbu železnice normálneho rozchodu zo Žiliny cez Rajec a Nemecké Pravno do Prievidze.[642] Táto predbežná koncesia potvrdzovala, že trasa železnice ešte nie je ujasnená, a je dosť pravdepodobné, že sa jej držiteľ vzdal, pretože 7. júla 1896 vydal minister Leopoldovi Herberovi z Rohova pri Senici, veľkostatkárovi a belgickému čestnému konzulovi v Brne, predbežnú koncesiu na výstavbu miestnej parostrojnej železnice zo stanice Žilina cez Bytčicu, Lietavskú Lúčku, Rajecké Teplice, Kľače do mestečka Rajec.[643] Toto povolenie bolo o rok neskôr predĺžené. Predpokladáme, že Herber z dôvodu neujasnenosti trasy žiadal o povolenie len pre úsek Žilina – Rajec a žiadosť o pokračujúci úsek sa mala podať neskôr. Tento zámer sa konečne dočkal prvých reálnych skutkov, pretože v priebehu rokov 1896 – 1897 bol vypracovaný projekt trasy (vychádzajúci zo starších vymeriavaní z roku 1892).



Obr. 98. Valér Smialovský v roku 1888

[633] *VKK*, roč. 19, č. 137 (14. 11. 1888), s. 1325.
[634] *Pesti napló*, roč. 34, č. 149 (1. 6. 1883); roč. 38, č. 166 (18. 6. 1887); *Nemzet*, č. 1932 (15. 1. 1888); *Národnie noviny*, roč. XVIII, č. 63 (2. 6. 1887).
[635] Gudbrand Gregersen bol uhorský veľkopriemyselník a veľkostatkár v Hontianskej stolici, pôvodom z Nórska. Založil firmu, ktorá postavila niekoľko železničných tratí, mostov (o. i. v roku 1850 drevený železničný most cez Váh na trati Bratislava – Štúrovo) a výpravných budov (napr. v Budapešti).
[636] *VKK*, roč. 22, č. 111 (16. 9. 1891), s. 1008.
[637] KALESNÝ a kol.: *Rajec(ká dolina)*, s. 409.
[638] ŠA Žilina, f. TŽ – podžupan, inv. č. 292, šk. 139. *Výstavba miestnej železnice Žilina – Rajec* (17758/1903). O vydaní predbežnej koncesie pre týchto podnikateľov sa nám nepodarilo nájsť žiadnu zmienku.
[639] *Spravodajca mestského múzea Rajec*, roč. 1999, s. 5.
[640] ŠA Žilina, f. TŽ – podžupan, inv. č. 292. šk. 139. *Výstavba miestnej železnice Žilina – Rajec* (17758/1903).
[641] Pavol VI. Ordódy (nar. 1853), (asi) syn uhorského poslanca Pavla (V.) Ordódyho (1822 – 1885).
[642] *VKK*, roč. 27 (1896), č. 3 (5. 1. 1896), s. 19.
[643] *VKK*, roč. 27, č. 88 (22. 7. 1896), s. 837.



A



B

Obr. 188. Stanica Rajec v medzivojnovom období: **A.** celkový pohľad vrátane strážneho domčeka na zhlaví pri konci trate; **B.** detailnejší záber na výpravnú budovu s personálom. Zbierka PM

zamestnancov stanice sa znížil z 5 na 4. V roku 1938 sa stal prednostom stanice Štefan Tješš. V období Slovenskej republiky sa počet zamestnancov zvyšoval najmä o manipulačných pracovníkov – v roku 1940 na 5, v roku 1943 na 6 a v roku 1944 na 8.[1012]

V Porúbke bola v medzivojnovom období jedna komerčná agentka, v Poluvsí jeden strážnik trate – závorár a predajca. V Rajeckých Tepliciach bola taktiež jedna komerčná agentka, ktorá obsluhovala i úschovňu batožín, a staničný pomocník, ktorý obsluhoval závory. Bol tu v prevádzke i bufet, ktorý mal v prenájme bývalý trať majster a v tom čase starosta Rajeckých Teplíc Alfonz Hölbling.[1013] V roku 1932 zmenili možnosť podania kusových zásielok (balíkov a spešnín), zrušili miesto komerčného agenta a službu obstarával iba staničný pomocník.[1014] V Konskej pri Rajci ostal po zrušení samostatnosti stanice jeden staničný pomocník, ktorý plnil aj funkciu komerčného agenta, ale i výhybkára, keďže po roku 1934 sa tu križovali aj osobné vlaky.

V stanici Rajec pracovalo 7 staničných zamestnancov: správca (prednosta), ktorým bol v rokoch 1924 až 1947 vrchný oficiál Mikuláš Jančovič, komerčný pracovník, skladový zriadenec a traja staniční pomocníci. Od roku 1932 boli len dvaja staniční pomocníci, od roku 1936 len jeden a počet zamestnancov sa znížil na 5.[1015]

Pravdepodobne spoločne so zavedením zjednodušenej dopravy zrušili strážnice trate pri priecestiach v Porúbke a medzi Rajcom a Kľačami, ako aj miesto výhybkára na rajeckom zhlaví v Konskej pri Rajci. Výhybky na vlečkách na trati, ako aj manipulačné koľaje v Konskej obsluhoval vlakový personál nákladných vlakov.

[1012] Archív ŽSR, *Pamätná kniha žel. stanice Lietavská Lúčka* (1923 – 1943).
[1013] *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky*, roč. 1925, 1934 – 1935, 1938 – 1939, *Ročenka štátnych a súkromných železníc Slovenskej republiky*, 1942 – 1943.
[1014] Archív ŽSR, *Pamätná kniha žel. stanice Lietavská Lúčka* (1932).
[1015] Archív ŽSR, *Pamätná kniha žel. stanice Rajec* (1924 – 1936).



Obr. 189. Píla v Konskej v 20. rokoch, v pozadí sa črtá výpravná budova. Foto J. Vykopal, zbierka PM

Vlakový personál tvorili vlakvedúci (vrchný sprievodca) a vlakoví sprievodcovia. V roku 1926 boli dvaja vlakvedúci a piati sprievodcovia. Po zavedení motorových vlakov v roku 1934 ostal jeden vlakvedúci a štyria sprievodcovia, v roku 1938 dokonca len traja sprievodcovia a jeden pomocný zamestnanec. V roku 1939 sa vlakový personál rozšíril na 7 pracovníkov, v roku 1942 na 8.

V roku 1943 pridelili vlakový personál železnice Žilina – Rajec (vlakvedúceho a sprievodcov) k úradu v Žiline, aby mohli zamestnancov zadeľovať do turnusov a lepšie využiť ich výkony. To znamenalo neustálu výmenu zamestnancov vo vlakoch, čo nemalo dobré následky. Preto musel dopravný úrad v Žiline turnusy prepracovať tak, že pôvodných zamestnancov zvyknutých pracovať na trati ponechal ako stálych a dodával len potrebné posily.[1016]

V pobočnej výhrevni rušňov v Rajci, ktorá do roku 1934 patrila pod výhrevňu Vrútky, pracovali do uvedeného roku dvaja rušňovodiči parného rušňa, adjunkt Andrej Havanič a adjunkt Jozef Márky, ktorí mali spolu dvoch kuričov. Po roku 1934 ostali dvaja rušňovodiči parného rušňa (avšak A. Havaniča, ktorý prešiel pod výhrevňu v Žiline, nahradil Ľudovít Jochmann) a dvaja kuriči. Pri motorovom vozni pribudli dvaja stáli vodiči a jeden pomocný zamestnanec ako vodič.[1017]

Osobná a nákladná doprava

Po prevrate v roku 1918 pretrvali 3 páry zmiešaných vlakov denne. Sezónne vlaky, aké premávali pred vypuknutím prvej svetovej vojny, v roku 1919 neboli, až v roku 1920 sa zaviedol jeden pár, od 15. júna do 15. septembra vo večerných hodinách vedený druhou súpravou, s križovaním so zmiešaným vlakom v Lietavskej Lúčke. V nasledujúcom roku však všetky štyri páry vlakov dokázala prepraviť jedna „rajecká“ súprava; štvrtý, „sezónny“ pár jazdil len v nedeľu a sviatok.[1018] V roku 1923 boli zmiešané vlaky preklasifikované na osobné s nákladnou dopravou. Stále premávali v počte tri páry celoročne a v letnej sezóne jeden pár večerných vlakov denne. Tento stav pretrval aj v ďalších rokoch.

Od 1. 1. 1934, po zavedení motorových vlakov, boli ponechané parné osobné vlaky č. 5402/5401 a 5404/5403. Zaviedli sa 3 páry motorových vlakov, č. 5410 – 5415, a v nedeľu a sviatky i vlaky 5417/5416. Od 15. mája pribudol ešte jeden pár.[1019] Od 1. 5. 1936 premávalo už 6 párov motorových vlakov (z toho 1 pár v nedeľu a vo sviatok), od roku 1940 opäť o jeden pár menej (piaty pár premával v letnom období denne, v zimnom len v nedeľu a vo sviatok).[1020]


291. Žilina—Rajec.

A

1722	1724	1726	1728			1721	1723	1725	1727
		§							§
6 20	2 35	6 21	8 22	—	odj. Žilina ✕ 239, 286 . . příj.	22	7 15	12 15	6 22
8 23	2 38	6 32	8 25	1	Žilina Nová (z) × . .	21	7 10	12 10	6 22
8 32	2 47	6 32	8 41	3	Žilina, Tepliareň (z) .	19	7 05	12 05	6 14
8 42	2 57	6 42	8 51	6	Bytčica	16	6 56	11 56	6 28
8 58	3 13	7 02	9 12	8	Lietava-Lúčka	14	6 49	11 49	5 50
9 13	3 28	7 11	9 22	11	Porubka-Turotrídvory	11	6 38	11 34	5 33
9 23	3 38	7 21	9 32	14	Polusie (z)	8	6 29	11 25	5 24
9 30	3 45	7 28	9 40	16	Rajecké Teplice (z) .	6	6 22	11 18	5 17
9 36	3 51	7 42	9 46	17	Rajecké Teplice . . .	5	6 17	11 13	5 12
9 50	4 06	7 54	10 00	22	příj. Rajec . . . . . odj.	—	6 05	11 00	5 00

§ Jezdí jen od 1./VI. do 15./IX. 1920. × Zastávka dle potřeby.


59 Žilina—Rajec

6411	6413	6415	6401	6417	6403	6419	6421		
740	1040	1336	1403	1632	1922	2105	2335	o i	Žilina . . . . . km
751	1053	1338	1417	1646	1936	2116	2348	o i	Bytčica z. 6
758	1058	1342	1428	1652	1942	2130	2340	o i	Lietavská Lúčka z. . . 8
×909	×1110	×1359	1450	×1700	1952	×2153	×2353	o i	Rajecké Teplice z. . . 16
820	1121	1413	1509	1718	1916	2144	004	p é	Rajec 22

Rajec—Žilina 59

6410	6402	6412	6414	6416	6404	6418	6420		
636	750	935	1251	1539	1703	1938	2239		Žilina . . . . . 26, 54, 58 p é
633	715	912	1238	1510	1647	1935	2216	o i	Bytčica z. . . . .
619	710	908	1233	1513	1643	1931	2213	o i	Lietavská Lúčka z. . .
×600	653	×854	×1218	×1489	1614	×1908	×2150	o i	Rajecké Teplice z. . .
537	640	840	1210	1450	1601	1864	2150		Rajec . . . . .

B

Obr. 190. Cestovný poriadok **A.** leto 1920; **B.** od 15. mája 1936 zahŕňa parné i motorové vlaky (označené čiernou bodkou). Zbierka PM

[1016] Archív ŽSR, *Pamätná kniha žel. stanice Rajec* (1943).
[1017] *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky*, roč. 1925, 1934 – 1935, 1938 – 1939; *Ročenka štátnych a súkromných železníc Slovenskej republiky*, 1942 – 1943.
[1018] PM, Archív sekcie doprava. Zbierka cestovných poriadkov.
[1019] Archív ŽSR, *Pamätná kniha žel. stanice Rajec* (1934).
[1020] PM, Archív sekcie doprava. Zbierka cestovných poriadkov.



Obr. 347. Z Bytčice odchádza nákladný vlak s rušňom radu 534.04 č. 80 dňa 7. 2. 1970. V pozadí rozostavané silá AZNP a nedokončená staničná koľaj č. 3. Foto O. Řepka

roku. Zakrátko ho prevzal podnik Priemstav, neskôr Závody inžinierskej a priemyselnej prefabrikácie (ZIPP). Vlečku do tohto závodu odovzdali v roku 1962. Ešte predtým sem prepravili jeden parný rušeň, aby tu slúžil ako stabilný kotol. Vlečku tvorila jedna výťažná, 2 manipulačné a 1 odovzdávková koľaj. Prestavali aj vlečkovú koľaj do rajeckej Sloveny, ktorá v neskoršom období začala prepravovať svoje výrobky v kontajnerových vozňoch. Dňa 17. augusta 1956 v stanici naložili prvé dva vozne dolomitického kameňa z novootvoreného lomu Šuja-Srnák. Dolomit sa mal voziť do železiarne v Třinci. V nasledujúcom roku však kameňolom prešiel pod správu nového majiteľa (Stredoslovenské kameňolomy a štrkopiesky) a ten zaviedol ťažbu dolomitického piesku pre hutu v Ostrave-Kunčiciach. Do vozňov sa nakladal pri koľaji č. 2 (manipulačná hneď pri výpravnej budove). V roku 1961 sa začala generálna oprava prijímacej budovy v Rajci. Prebiehala výstavba krytého nástupišťa pred budovou, k budove pristavali sociálne zariadenia, rozšírila sa čakáreň.

V roku 1967 boli na troch priecestiach s cestou I/64 Žilina – Komárno vybudované svetelné zabezpečovacie zariadenia typu VÚD s predzváňaním. Išlo o priecestia v km 10,457 (v Porúbke), 12,880 (pred Poluvsím) a 13,733 (v Poluvsí pri zastávke). Posledné z uvedených priecestí bolo predtým vybavené závorami, ktoré ovládal strážnik trate zo zastávky. V novom systéme však boli priecestia bez závor.





Obr. 348 A, B. Nová zastávka v Rajeckých Tepliciach, koniec 60. rokov. Dnes by sme ju možno nespoznali. Foto J. Hanus, archív PM

V apríli 1969 vybavili automatickým zabezpečovacím zariadením aj priecestie v km 15,7 v Rajeckých Tepliciach, čo znamenalo zrušenie troch pracovných miest závorárov. Išlo o priecestie so závorami. V roku 1971 dali do prevádzky automatické zariadenie na priecestí bez závor pred Rajcom v km 20,180, v roku 1972 v Kľačoch v km 19,427, v Žiline v km 1,376 (križovanie s Bratislavskou ulicou), kde použili polovičné závory, v km 3,395 (pri Stavomontážach), v km 4,022 (pri Elektrovode), v km 5,427 (pri Oceľových konštrukciách) a v km 5,735 (pri ZVL), kde sa použili celé závory a svetelné zariadenie bez bieleho svetla. Pri priecestiach s Ul. M. Rázusa a Závodskou cestou v Žiline boli svetelné zariadenia už dávnejšie predtým. Kontrolný panel priecestných zabezpečovacích zariadení sa nachádzal v príslušných staniciach a vo výhybni Konská pri Rajci. Zároveň vtedy nainštalovali v stanici Bytčica aj skupinové odchodové návestidlo. Napokon v roku 1975 dali do užívania svetelné výstražné zabezpečovacie zariadenie na priecestiach v km 8,471 (cesta do Lietavy) a 11,008 (cesta do Turia) s bielym svetlom.



Obr. 349. Zastávka Kľače v 80. rokoch. Zbierka D. Lichnera



Obr. 350. Rozšírenie výpravnej budovy v Rajci v roku 1961. Zbierka Mestského múzea v Rajci





Väčšia obnova trate sa začala v roku 1970, a to v úseku Žilina – Bytčica, kde bol vymenený železničný zvršok. V úseku Bytčica – Lietavská Lúčka opravili most cez Rajčanku. V úseku Lietavská Lúčka – Rajec bol však stav trate nevyhovujúci, čo sa prejavilo v roku 1980 obmedzením rýchlosti vlakov a zákazom jazdy vlakov radu T 669, takže vlaky v Lietavskej Lúčke prepriahali na rušne T 458. Obnova všetkých trať ových koľají medzi Bytčicou a Rajcom prebehla v júni až septembri 1982. V čase dennej výluky osobnú dopravu nahradili autobusmi ČSAD. Manipulačné vlaky premávali len v noci. Po obnove trate sa zrušili obmedzenia v premávke nákladných rušňov radu T 669.

Z ďalších stavebných úprav spomeňme, že v roku 1965 odovzdali v Konskej pri Rajci do užívania budovu s WC (latrínami) a skladom batožín a v roku 1973 tu zbúrali drevený sklad, lebo bol v dezolátnom stave. V roku 1974 v staniciach na trati sprevádzkovali ďalekopis. V roku 1975 vybudovali osvetlenie v stanici Bytčica a na zbernej vlečke. V roku 1979 v Rajci postavili oplotené nákladisko podniku Uhoľné

Obr. 351. Výmena návestidiel a svetelné priecestné zabezpečovacie zariadenie typu VÚD v km 20,180 v 80. rokoch. Zbierka D. Lichnera

Lanová a pásová doprava

Lanovka cementárne v **Lietavskej Lúčke** prešla v roku 1950 obnovou. Staršiu lanovku z roku 1911 nahradila nová s dĺžkou 408 m, ktorá mala nakladaciu stanicu v kameňolome Polomec o niečo južnejšie. V roku 1950 otvorili i nový kameňolom v Lietavskej Svinnej, kam postavili i druhú lanovku dĺžky 3000 m, a v oboch kameňolomoch vybudovali predlamovacie zariadenia. Obe lanovky boli na elektrický pohon.[1660]

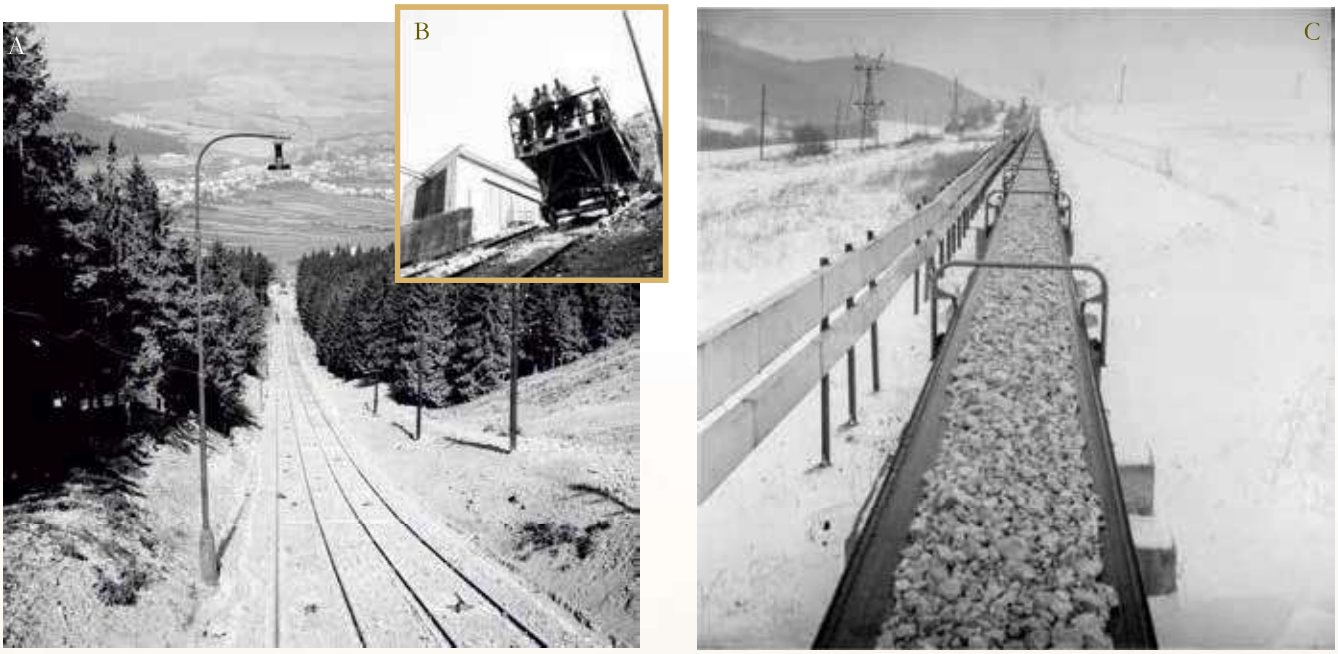
Druhá priemyselná lanovka viedla medzi vápenkou vo Varíne a vrchom **Polom**, kde sa dobýval vápenec. Starú Bleichertovu lanovku nahradila od novembra 1951 nová systému POHLIG. V roku 1960 vybudovali druhú lanovku, typu TRANSPORTA. Na výstavbe lanovky dlhej 4800 m sa okrem Transporty Chrudim podieľali aj Pozemné stavby Žilina a Elektroinštalačné závody Bratislava. Zvýšila sa i výkonnosť prvej lanovky, a to zosilnením konštrukcií, zvýšením výkonu elektromotora a zväčšením obsahu vozíkov. Tieto zmeny umožnili zvýšiť objem prísunu suroviny o 112 000 ton ročne. Okrem toho na Polome v roku 1963 nahradili zastaranú koľajovú dopravu automobilovou.[1661] Vertikálnu dopravu na Polome zabezpečoval plošinový výťah (pozemná lanovka) od kóty 530 až na vrchol vo výške 991 m n. m.[1662]

No ani tento spôsob dopravy nepostačoval a popri lanovke museli štrk voziť i automobily. V roku 1975 preto rozhodli o výstavbe lanopásu. Vedený bol i krátkym „tunelom" popod cestu I/18. Jeho výstavbu





Obr. 490. Lanovka z lomu Polomec do cementárne v Lietavskej Lúčke. Archív PM



Obr. 491 A, B. Výťah (pozemná lanovka na Polome), 1962. **C.** Lanopás z Polomu do varínskej vápenky, 1984. Archív PM

[1660] DANKO, E.: *60 rokov cementárne v Lietavskej Lúčke*, s. 55, 57.
[1661] BOLLO, J.: Vznik závodu Lom Polom a vápenka Varín, s. 148; *Práca,* roč. 15, č. 252 (16. 10. 1960).
[1662] *Cieľ,* roč. 28, č. 37 (11. 9. 1975).



Obr. 492. Lanovka z Vrátnej na Chleb, začiatok 50. rokov. V pozadí vidíme zaparkovaného i jej predchodcu – nemecký polopásový autobus Mercedes-Benz Raupenketten LR 75, ktorý bol pôvodne vyrobený pre nemeckú poštu, ale tu ho používali na vyvážanie lyžiarov z Vrátnej na Chleb. Autorom fotografie i správcom lanovky bol Milan Šaradin (1910 – 1984).

sprevádzali viaceré komplikácie a trvala vyše päť rokov. Trvalá prevádzka sa začala po ukončení skúšok v marci 1982. Kapacita prepravy vápenca sa tým zvýšila na dvojnásobok (3 mil. ton ročne).[1663] Ako sme už spomenuli, lanopás zásoboval surovinou i stavbu zriaďovacej stanice Žilina-Tepličká.

Lanovky sa uplatnili nielen v priemysle, ale i ako prostriedok prepravy turistov vo vtedajšej chranenej krajinnej oblasti Malá Fatra, ktorá je od roku 1988 národným parkom. Sedačkovú lanovku z Vrátnej na Chleb, nazývanú aj výťah, sprevádzkovali v apríli 1950. Pohodlne a bezpečne dokázala prepraviť 200 turistov za hodinu, aby sa mohli kochať pohľadom z výšky na panorámu Malej Fatry.[1664] Lanovka bývala v prevádzke každoročne okrem niekoľkodňových či podľa potreby i niekoľkotýždňových výluk, keď sa vykonávala jej údržba. Generálna oprava sa uskutočnila v roku 1976.

V roku 1976 tiež pribudla druhá lanovka, ktorá viedla zo začiatku Novej doliny (smerom na Štefanovú) na Grúň. Mala dĺžku 1600 m. Stavbu vykonalo stredisko Slovšportu Kysucké Nové Mesto a pri stavbe bol využitý i vrtuľník Žilina patriaci Slov-Airu. Lanovku s prevýšením 499 m na 26 podperách s betónovými základmi odovzdali do prevádzky začiatkom augusta 1980.[1666]

[1663] BOLLO, J.: Vznik závodu Lom Polom a vápenka Varín, s. 148.
[1664] *Cieľ*, roč. 28, č. 3 (16. 1. 1975).
[1665] *Cieľ*, roč. 29, č. 26 (24. 6. 1976).
[1666] *Cieľ*, roč. 33, č. 37 (11. 9. 1980).