# 120 rokov železničnej trate Jablonica – Brezová pod Bradlom

**Pred 120 rokmi, konkrétne 6. septembra 1899, odovzdali do pravidelnej prevádzky len necelých 12 km dlhú železničnú trať z Jablonice do Brezovej pod Bradlom. Klub priateľov železníc Trnavy a okolia (ďalej ako KPŽT) pri príležitosti okrúhleho výročia vydal pamätnú brožúrku so stručnou históriou tejto trate, dal vyrobiť pamätný odznak a zorganizoval s pomocou partnerov mimoriadnu jazdu historického motorového vlaku, aký premával na trati Jablonica – Brezová pod Bradlom od 50. rokov až do zastavenia osobnej dopravy v roku 2003. Členovia KPŽT, ako aj ich spolupracovníci a podporovatelia dúfajú, že spomenuté aktivity nielen pripomenú minulosť našich predkov spätú so železnicou, ale potešia aj mnohých priaznivcov železníc bez rozdielu veku.**

Železničná trať Jablonica – Brezová pod Bradlom má svoj vznik spojený s výstavbou miestnej železnice vedúcej z Nitry cez Hlohovec, Trnavu a Kúty až na krajinskú hranicu smerom na Břeclav. Išlo o trasu, v ktorej sa železničná trať plánovala už dlhšie obdobie, ale pre rôzne príčiny k samotnej výstavbe došlo až v závere 19. storočia. Koncesiu pre výstavbu uvedenej trate vydali budapeštianskej spoločnosti Ing. Júliusa Auspitza a spol. s názvom „Magyar Északnyugati hélyi érdekű vasút“ („Uhorská severozápadná miestna železnica“) až v roku 1897 nariadením Uhorského kráľovského ministerstva obchodu č. 15016/97.III.6.

Stavbu Uhorskej severozápadnej miestnej železnice rozbehli na niekoľkých miestach, a tak mohli dňa 14. decembra 1897 odovzdať do užívania úseky Trnava – Smolenice (dĺžka 21,1 km) a Kúty – Jablonica (32,1 km), dňa 18. decembra 1897 úsek Lužianky – Hlohovec (23,1 km), dňa 31. marca 1898 úsek Hlohovec – Leopoldov (4,0 km; po dokončení mosta cez Váh) a 11. júna 1898 úsek Smolenice – Jablonica (13,3 km) po dokončení stavby tunela cez Malé Karpaty (dlhý 900 m, pôvodne uvádzaný 899 m). V Kútoch sa železnica krížila s traťou z Devínskej Novej Vsi do Skalice na Slovensku, postavenej v roku 1891. Po dostavbe úseku Kúty – Břeclav cez krajinskú hranicu medzi Rakúskom a Uhorskom (6,8 km na uhorskej strane) železnicu Nitra – Břeclav v celej trase dokončili dňa 8. septembra 1900.

Jednokoľajná trať mala už od svojho vzniku dosť veľký význam, skracovala spojenie Nitry a Trnavy s Moravou, teda Ponitria a Považia s južnou Moravou. Ešte pred sprevádzkovaním celej trate na rakúske územie požiadala spoločnosť o možnosť výstavby a prevádzky krátkej odbočky z Jablonice do Brezovej pod Bradlom. Dodatok ku koncesii vydalo Uhorského kráľovské ministerstvo obchodu nariadením č. 66019/98.X.14 (teda zo 14. októbra 1898). Odbočku odovzdali do užívania dňa 6. septembra 1899.

Trať Jablonica – Brezová pod Bradlom s dĺžkou 11,7 km postavili s typom železničného zvršku sústavy „i“ (vzdialenosť podvalov 97 cm), pre osový tlak 12,0 ton a maximálnu rýchlosť 40 km/h. Maximálne stúpanie nepresiahlo 11 promile, pričom celá trať stúpala do Brezovej prevažne v sklonoch 10, 8 a 5,5 promile. Koncesia aj dodatok prikazovali na stavbu použiť iba domáci stavebný materiál. Jediným tarifným bodom medzi Jablonicou a Brezovou pod Bradlom sa stala stanica Hradište pod Vrátnom. Trať ležala v Bratislavskej a v Nitrianskej župe.

Stavba trate si nevyžiadala rozsiahle stavebné úpravy ani umelé stavby. Preto jej výstavba prebiehala relatívne rýchlo. Trať kopírovala čo najviac terén a priaznivé okolie Brezovského potoka. Výhrevňa a točňa boli umiestnené v stanici Jablonica, odkiaľ rušeň zabezpečoval prevádzku na trati do Brezovej.

Neskôr sa uvažovalo aj niekoľko predĺžení trate z Brezovej na Vrbové, Nové Mesto nad Váhom alebo na Myjavu, ku ktorým napokon nikdy nedošlo. Vedľajšia trať s dĺžkou necelých 12 km však umožnila napojenie kopaničiarskeho regiónu na železničnú sieť aspoň cez Trnavu alebo cez Kúty, čo bolo na prelome 19. a 20. storočia mimoriadne dôležité pre rozvoj miestneho priemyslu a obchodu.

Od vzniku železnice zabezpečovali prevádzku na účet vlastníka uhorské kráľovské (štátne) železnice (MÁV). Trať mala charakter miestnej železnice a preto rýchlosť vlakov, prakticky výlučne zmiešaných (parný rušeň viezol osobné aj nákladné vozne) dosahovala sotva 30 až 40 km/h. Cestovný čas ovplyvňoval len prípadný posun s nákladnými vozňami v stanici Hradište pod Vrátnom. V smere z Jablonice trvala cesta okolo 40 minút, v smere z Brezovej zvyčajne 35 minút. Z fotografií sa dajú identifikovať rušne radu 377 MÁV (310.4), ktoré zrejme zabezpečovali všetku prepravu po trati Jablonica – Brezová pod Bradlom od jej sprevádzkovania až do medzivojnového obdobia.

Podľa dostupných cestovných poriadkov z rokov 1901, 1905, 1912 a 1916 premávali na trati denne dva páry zmiešaných vlakov s vozňami prvej až tretej triedy zrejme od otvorenia trate až do prvej svetovej vojny.

K výraznému nárastu dopravy na trati v tom čase nedošlo najmä z dôvodu poklesu dovtedajšej tradičnej výroby v okolí – garbiarstva, ktoré už nedokázalo konkurovať novým priemyselným podnikom spracovávajúcim kožu. V okolí Brezovej pod Bradlom sa preto rozmohlo vysťahovalectvo, či už do severnej Ameriky alebo na Dolnú zem, čo neprialo ani vzniku veľkých tovární v okolí. Brezová však naďalej zostala z pohľadu železnice zaujímavá pre rozsiahly región okolia Myjavy, odkiaľ to mali z roztrúsených kopaníc ľudia najbližšie práve na stanicu v Brezovej.

Po skončení prvej svetovej vojny a problémoch s prevzatím prevádzky po MÁV v novembri 1918, presunoch vojsk a ozbrojených konfliktoch s Maďarmi na juhu Slovenska, sa postupne konsolidovala aj železničná prevádzka a zaviedla riadna civilná doprava.

Povojnová situácia rozvoju priemyslu v okolí Jablonice a Brezovej pod Bradlom veľmi nepriala, preto výrazne nerástla ani preprava po tunajšej železnici. Napriek tomu sa trať do Brezovej stala dôležitá aspoň pre príležitostné prepravy. Po tragickej smrti generála Milana Rastislava Štefánika dňa 4. mája 1919 pri Bratislave navrhol architekt Dušan Jurkovič pochovať jeho telo na Bradle neďaleko Brezovej. Už 8. mája 1919 previezli telo generála Štefánika, rodáka z neďalekých Košarísk, vlakom až na Brezovú, aby ho 11. mája za prítomnosti ministra obrany ČSR V. Klofáča, generálneho vyslanca V. Tusara, veliteľa armády na Slovensku generála Piccioniho a ďalších funkcionárov a veľkej účasti občanov slávnostne uložili do náhrobku na vrchole Bradla. Na hrob prišiel položiť veniec dňa 28. októbra 1921 aj Tomáš Garique Masaryk, vtedajší prezident ČSR.

Architekt Dušan Jurkovič už v roku 1919 navrhol aj výstavbu veľkolepej mohyly na vrchu Bradlo. Projekt schválili až v januári 1924 a dňa 4. mája 1924 slávnostne položili jej základný kameň. V ten deň vypravili medzi Jablonicou a Brezovou 18 mimoriadnych osobných vlakov, ktoré prepravili okolo 10 000 cestujúcich. Vládnym vlakom prišiel aj Dr. Eduard Beneš.

Stavba mohyly prebiehala od 11. júla 1927 do 20. septembra 1928. Na jej výstavbu priviezli stavebný materiál niekoľkými stovkami nákladných vozňov. Slávnostné odhalenie mohyly prebehlo dňa 23. septembra 1928 za prítomnosti vládnych predstaviteľov na čele s podpredsedom vlády Msgr. Dr. Šrámkom. Odvtedy sa na Bradle začiatkom mája konali takmer pravidelne stretnutia tisícok ľudí pri príležitosti úmrtia gen. Štefánika, prípadne pri iných výročiach súvisiacich s republikou, najmä vzniku ČSR.

Okrem spomenutých udalostí fungovala trať Jablonica – Brezová po ustálení situácie po vojne pokojným tempom, až veľmi pokojným. Dňa 18. júla 1921 zrušili v Hradišti prednostovskú službu a stanicu zmenili na zastávku s nákladiskom. Dňa 25. októbra 1924 počínajúc vlakom 5303 zaviedli na trati Jablonica – Brezová riadenú dopravu telefónom podľa predpisu 1208-1-1924, t. j. výpravcom v Jablonici. Neskôr bol tento predpis upravený a známy ako D9, po druhej svetovej vojne D3 (Predpis pre trate so zjednodušenou dopravou). Osobnú dopravu naďalej zabezpečovali zmiešané vlaky, zvýšil sa však ich počet na tri páry a ubudla prvá trieda (osobné vozne mali už len druhú a tretiu triedu), onedlho ich doplnil pár štvrtý, ktorý vyplnil popoludňajšiu medzeru (určite sa tak stalo najneskôr v lete 1925).

Výstavba neďalekej železnice Veselí nad Moravou – Myjava – Nové Mesto nad Váhom sa odzrkadlila aj na trati Jablonica – Brezová. Dňa 8. júla 1923 prišiel na Brezovú vládny vlak s ministrom železníc Jiřím Stříbrným k začatiu stavby tunela pod Poľanou na spomenutej novej trati. Následne sa do Brezovej privážal stavebný materiál, ktorý sa z vozňov prekladal do nákladných áut a vozov. Pomocou nich potom materiál rozvážali k jednotlivým stavebným dvorom. Neskôr, dňa 27. septembra 1925, cestoval vlakom na Brezovú minister železníc Dr. E. Franke, tiež na kontrolu stavby. Dňa 12. septembra 1926 pricestoval na Brezovú minister železníc Dr. Říha.

Prakticky počas celé obdobie existencie železnice spôsobovali výkyvy počasia obmedzenie prevádzky. Stávalo sa to najmä v zime, keď počas silných snežení zavievalo trať najmä v rovinatom úseku medzi Jablonicou a Osuským. Niekedy bola prevádzka prerušená až na niekoľko dní, než sneženie ustalo a pracovníci mohli odpratať sneh z koľají. Veľakrát trať zaliala aj voda z vyliateho Brezovského potoka, najmä počas prívalových dažďov a silných búrok.

Rozvoj autobusovej dopravy sa v okolí trate Jablonica – Brezová najskôr prejavil ako doplnok železničnej siete. Dňa 1. septembra 1930 otvorili autobusovú linku Brezová – Vrbové – Piešťany. Autobusová linka ČSD Jablonica – Malacky otvorená dňom 10. júna 1931 však bola pre nerentabilnosť už 10. septembra 1931 zrušená. Iná autobusová linka ČSD vznikla medzi Brezovou a Myjavou.

Snaha ČSD minimalizovať náklady viedla k zavedeniu prevádzky ľahkých motorových vozňov. Tie boli pravidelne nasadené na niektoré vlaky medzi Trnavou a Kútmi od roku 1935, pričom na trati Jablonica – Brezová boli všetky osobné vlaky vedené motorovými vozňami a parným rušňom zostali len nákladné vlaky bez prepravy cestujúcich (ak samozrejme neuvažujeme mimoriadne vlaky počas osláv na Bradle, ktoré viedli aj naďalej parné rušne). Cestovný poriadok platný od 15. mája 1934 už uvádzal na trati šesť párov osobných vlakov s 3. triedou vedených motorovými vozňami. V obidvoch smeroch dosahovali jazdný čas 30 minút (jeden vlak 28 minút).

Nasadenie ľahkých motorových vozňov s rýchlejším rozjazdom oproti vlakom ťahaných parným rušňom umožnilo zriadenie nových zastávok Jablonica obec a Brezová pod Bradlom zastávka v roku 1937 (zastávky mali vtedy ešte provizórne názvy „km 1,215 mz“ a „km 10,098 (mz)“).

Dianie počas druhej svetovej vojny trať Jablonica – Brezová výrazne nezasiahlo, konflikty sa však občas vyskytli. V roku 1941 sa začalo s prípravou výstavby tratí Plavecký Mikuláš – Jablonica a Brezová pod Bradlom – Myjava, čím by sa dosiahlo strategicky dôležité železničné spojenie Bratislavy s Novým Mestom nad Váhom cez Jablonicu. Po dokončení projektov a vytýčení trasy v teréne začali stavať najskôr úsek Plavecký Mikuláš – Jablonica v roku 1943. Do príchodu vojnového frontu v roku 1945 trať nestihli postaviť napriek zavedeniu vojenského velenia Wehrmachtom.

Od októbra 1951 už na trati premávalo 9 párov vlakov denne. V máji 1968, teda v čase krátkodobého uvoľnenia politickej situácie, sa prišlo po dlhšej dobe pokloniť pamiatke generála M. R. Štefánika za krásneho slnečného počasia asi 200 000 ľudí. Na trati Jablonica – Brezová pod Bradlom preto zaviedli 10 mimoriadnych vlakov a jeden vlak pre zamestnancov Správy Východnej dráhy.

V rokoch 1968 až 1973 vymenili na trati z Jablonice do Brezovej pod Bradlom železničný zvršok za únosnejší, čím sa zvýšil maximálny nápravový tlak z 13 t (počas druhej svetovej vojny uvádzaný ešte len 12 t) na 20 t. Nákladné vlaky tak namiesto parných rušňov začali voziť nové dieselové rušne radu T 458.1 (dnes rad 721). V tom období tiež vybavili priecestia v Jablonici a pred stanicou Brezová pod Bradlom priecestným svetelným zariadením.

V sedemdesiatych rokoch postupne začal klesať počet osobných vlakov, keďže sa vtedy posilňovala najmä autobusová doprava, ktorá postupne vytvorila hustú sieť spojov priamo do Senice (okresné mesto) a tiež do Myjavy, Piešťan a Trnavy (cez Vrbové), ale aj do Bratislavy.

Od platnosti cestovného poriadku 1983/1984 boli na trať nasadené nové motorové súpravy M 152.0 + Blm + Blm (dnes 810 + 011 + 011). Novinkou bolo najmä centrálne diaľkové zatváranie dverí rušňovodičom z ovládacieho pultu. Tieto motorové a prípojné vozne zabezpečovali osobnú dopravu na trati prakticky až do jej zrušenia v roku 2003. Nákladnú dopravu po motorových rušňoch radu T 458.1 a krátkom nasadení rušňov radu T 444.0 prevzali rušne radu 742 (T 466.2) Rušňového depa Leopoldov.

Koncom 90. rokov sa postupne obmedzovali ďalšie páry osobných vlakov na trati, až mimoriadna zmena cestovného poriadku platná od 2. februára 2003 uvádzala v cestovnom poriadku poznámku „Doprava t. č. zastavená“. Udialo sa tak pri mimoriadnej zmene cestovného poriadku z dôvodu nariadenia vlády na zníženie výkonov v osobnej železničnej doprave na viacerých tratiach Slovenska.

Okrem mimoriadnych osobných vlakov zavádzaných zvyčajne začiatkom mája počas osláv na Bradle sa od roku 1997 zaviedlo do Brezovej aj niekoľko mimoriadnych vlakov vedených parným rušňom. V dňoch 3. mája 1997, 2. mája 1998 a 8. mája 1999 viezol mimoriadne osobné vlaky parný rušeň 331.037, dňa 11. septembra 1999 pri príležitosti osláv stého výročia trate parný rušeň 498.104, ktorý sa tak stal najväčším a najťažším rušňom použitým na trati. Mimoriadne vlaky zaviedla aj Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) napríklad dňa 5. júna 2005 pri príležitosti konania turistického pochodu „Trnavská stovka“. Súkromné osobné vlaky pre uzavretú skupinu cestujúcich si objednali napríklad z trnavskej automobilky PSA Peugeot Citroën dňa 23. júna 2007 (zostavený z rušňa 742.019 a 10 vozňov Bdtmee) na športový deň svojich zamestnancov alebo rôzne kluby zaoberajúce sa železničnou dopravou (napríklad akcia s motorovým rušňom radu T 478.1001 dňa 24. septembra 2011 alebo dňa 7. mája 2011 si internetový magazín VLAKY.NET objednal súpravu s rušňom T 444.0060 na oslavy svojich 7. narodenín). Motorový vozeň radu M 262.0 (830) sa do Brezovej dostal v posledných rokoch niekoľkokrát v čele mimoriadnych vlakov z Bratislavy, ktoré mali podnietiť najmä rozvoj turistického ruchu a zavedenie pravidelnej sezónnej osobnej dopravy na trati do Brezovej pod Bradlom.

Aj keď je trať občas prezývaná traťou Sváka Ragana, v celovečernom filme sa železnica objavila až v roku 2004 počas nakrúcania filmu „Konečná stanica“. Vtedy sa do Brezovej pod Bradlom dostal opäť aj motorový vozeň radu 830 (M 262.0) a prípojný vozeň radu 020 (Bix).

Od 90. rokov sa trať Jablonica – Brezová pod Bradlom objavuje pravidelne v štátnych materiáloch s predpokladom na zrušenie. Z pohľadu nákladnej dopravy má už minimálny význam, z pohľadu osobnej dopravy existujú snahy o jej prevádzkovanie aspoň počas letnej turistickej sezóny, čo by zatraktívnilo turistický ruch v okolí a využilo zatiaľ stále funkčnú železničnú trať. Osud železnice do Brezovej pod Bradlom je preto stále neistý.

Členovia KPŽT aj týmto vyzývajú čitateľov k poskytnutiu materiálov o trati Jablonica – Brezová pod Bradlom zo svojich zbierok. Ide najmä o fotografie, ktoré občas niektorí ľudia majú vo svojich rodinných albumoch. V službe železníc sa často zamestnanci stali ústredným motívom fotografie svojho pracoviska alebo priamo rušňa, na ktorom vykonávali napríklad funkciu rušňovodiča alebo kuriča. Nie je pritom nutné nám fotografiu priamo dať, ale stačí ju naskenovať, prípadne k tejto činnosti požiadať pracovníkov obecného úradu, ktorí určite radi takúto fotografiu uverejnia aj na internetovej stránke obce, čím obec poodhaľuje svoju, často bohatú, históriu aj z pohľadu železničnej dopravy.

*Ing. Marko ENGLER, PhD.*

*Klub priateľov železníc Trnavy a okolia*

Popis k fotografiám:

1. Cestovný lístok z Jablonice do Brezovej pod Bradlom z mája 1990.
2. Mimoriadny vlaky pri príležitosti 7. narodenín internetového magazínu VLAKY.NET vchádza dňa 7. mája 2011 do zastávky Jablonica obec.
3. Železničné priecestia v Jablonici s rušňom T 444.0060 dňa 7. mája 2011 (mimoriadny vlak VLAKY.NET).
4. Parný vlak z Trnavy do Brezovej pod Bradlom sa dňa 2. mája 1998 zastavil v zastávke Osuské.
5. Hradište pod Vrátnom ešte s pravidelným osobným vlakom dňa 2. mája 1998. Neďaleké mechanické závory na priecestí obsluhoval v tom čase zamestnanec ŽSR konajúci službu v Hradišti.
6. Do zastávky s nákladiskom Hradište pod Vrátnom vchádza dňa 7. mája 2011 mimoriadny osobný vlak VLAKY.NET.
7. Brezová pod Bradlom zastávka s mimoriadnym osobným vlakom VLAKY.NET dňa 7. mája 2011.
8. Po rokoch opäť parný rušeň v Brezovej pod Bradlom – v roku 1997 sem zavítal mimoriadny parný vlak z Trnavy s vtedy čerstvo zrenovovaným rušňom 331.037.
9. Idyla v staničke Brezová pod Bradlom v lete 1990.

Autorom všetkých fotografií je Marko ENGLER.