

STUPAVKA

Jozef Kollár

Kráčam od Jazera. Boriny, domčeky, záhrady, polia, lúky a do toho vtáčí koncert podfarbený bzukotom hmyzu. Sadám si k tebe. Hľadím ponad polia na Kobylu, pričupenú, pripravenú vyskočiť a dať sa do radostného behu. Karpaty, Stupava a nad ňou Pajštún, čo ju stráži. Podvedome sa obzérám, či spoza ohybu nevybehne Kačenka v čele vláčika Stupavka alebo či neuvidím aspoň jej dym. Ale kdeže! Tá dávno prestala chodiť. Aj Karkulka na železničnej stanici v Stupave ostala len ako v rozprávke. Ktohovie. Dobre mi tu je! Stvorenie kol dokola a v stvorení ty, Stupavka, železné dielo ľudských rúk, a k tomu pokoj, tisť, pastva pre oči, radosť pre dušu. Stupavka, pripadá mi, ani čoby si tu bola odjakživa, ako by si bola súčasť stvorenia. Si skromná a bohatá zároveň. Kam pozriem, kol teba samý raj. Kto by si ťa nezamiloval?

V Stupavskom kaštieli koncom 19. storočia prebývali grófi Károlyiovci. Panstvo často cestovalo do Viedne. Kočom sa vždy odviezli do Devínskej Novej Vsi (Dévény Újfalu) a odtiaľ pokračovali do Viedne vlakom idúcim z Prešporka. Raz však pri Polnom mlyne pánon akýsi „dobrák“ prepadol a ozbíjal. Dodnes na tom mieste stojí Božia muka, vďaka Károlyiovcov za to, že prepad pre nich nakoniec skončil šťastne. Na základe tejto udalosti prišli Károlyiovci s iniciatívou postaviť trať zo Stupavy do Viedne, Stomfa – Mászt M. A. V. – Wien. Ľudia trať zo Stupavy do Devínskeho Jazera nazývali familiárne Stupavka, takisto aj vlak. Bodaj by aj nie. Veď železnica bola ich obživou, prevážala ich, aj tovar, čo vyrobili alebo dospelovali. Bola pre nich veľkým pomocníkom.

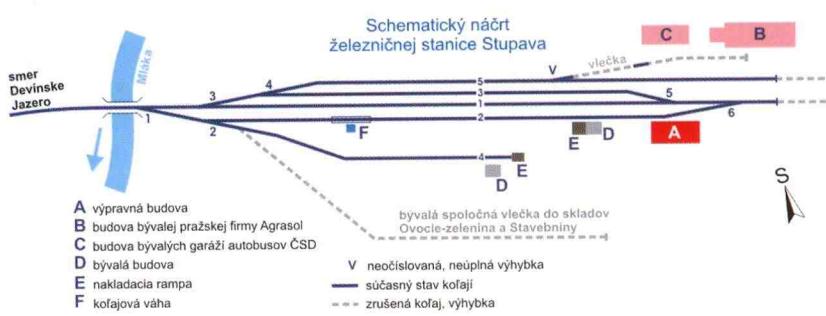
Koncesiu na stavbu trate dostala spoločnosť Rakúskych štátnych železníc (StEG) na Slovensku. Výstavba železničnej trate Stupava – Devínske Jazero – Marchegg patrí medzi posledné projekty, zrealizované StEG. Projekt uvádzali pod súhrnným názvom Miestne železnice v údolí Moravy, výstavbu financoval uhorský štát. Koncesiu obdržala StEG v roku 1890 ministerským nariadením č. 22290/90. IV. 10 na trate Dévény Újfalu (Theben Neudorf, Devínska Nová Ves) – Kitti (Kúty) – Szakolca (Skalica), Dévénytő (Devínske Jazero) – Stomfa-Mászt (Stupava-Mášt, Stupava) a súčasne aj na spojovací oblúk medzi Marcheggom a Devínskym

Jazerom, ktorý zrušili po vzniku prvej Československej republiky po roku 1918. Práce na stavbách uvedených tratí sa začali už v roku 1889 a na rozdiel od trati Devínska Nová Ves – Skalica a Devínske Jazero – Stupava, kde otvorili prevádzku 27. októbra 1891, na spojovacej trati Marchegg – Devínske Jazero sa začalo jazdiť od 11. februára 1892. Bolo to o vyše 43 rokov neskôr, ako do Bratislavu cez Marchegg a Devínsku Novú Ves z Viedne prišiel prvý vlak (20. augusta 1848) ťahaný parným rušňom Bihar.

V Devínskom Jazere bola len zastávka na jednokoľajnej trati z Devínskej Novej Vsi do Kútov. Po vybudovaní trate zo Stupavy do Viedne tu vznikol menší železničný uzol. To si vyžiadalo postaviť stanicu. Spočiatku tu bolo viac koľají ako dnes. Viedla sem spojka z Marcheggských mostov, trať zo Stupavy a vlečka zo „šutrovne“, v ktorej ťazili štrk na koľajové lôžko železničných tratí v tomto regióne. Do tridsiatych rokov totiž železnice dávali pod koľaje štrk, a od tridsiatych rokov minulého storočia kamene, ako to poznáme dnes. Vznik stanice si vyžadal výstavbu staničných budov a železničných strážnych domčekov. Grafické znázornenie situácie Devínskeho Jazera a Marcheggských mostov nájdete v knihe Štefana Horského Obluda na koľajniciach 1938 – 1945 (s. 6 a 7). Po roku 1918 tu premávka zoslabla. Zrušili spojku z Devínskeho Jazera do Marcheggu. Keď ešte hlavná trať do

Kútov a Břeclavi bola jednokoľajná, vytrvalé dažde podmyli násyp medzi Jazerom a Devínskou a v noci sa jeden nákladný vlak vykoľajil. Na sanovanie podmytého násypu použili materiál zo zrušenej spojky z Devínskeho Jazera do Marcheggu. Dnes ešte kus násypu tejto bývalej spojky existuje. Do leta 1921 hlavnú trať do Kútov zdvojkoločajnili.

V súčasnosti sú v Devínskom Jazere štyri koľaje. Dve koľaje hlavnej trate a dve koľaje Stupavky.



Schematický náčrt železničnej stanice Stupava. Autor: Jozef Kollár.

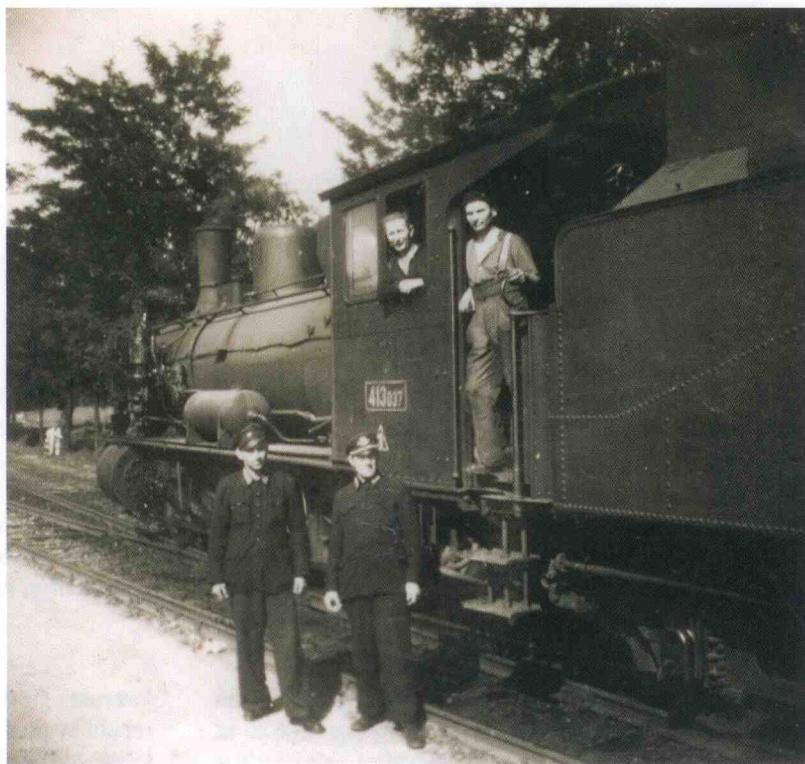
Z nich vychádza výťažná (slepá) manipulačná koľaj smerom na Devínsku Novú Ves. Stupavka je napojená na bližšiu (druhú) koľaj hlavnej trate. Asi pred rokom sa z nej dalo dostat aj na prvú. Túto koľajovú spojku už odstránili. Po ukončení ťažby štrku v tridsiatych rokoch zrušili aj vlečku do štrovne, ktorú si rozparcelovali železničari a premenili na záhrady.

Stupavka je dlhá približne 6,5 km. Trať sa oblúčkom odpútava v Devínskom Jazere od hlavnej trate v smere na Kúty, predtým však stihne pretnúť cestu z bývalej štrovne. Za oblúčkom priama trasa naberá stúpanie až 17 promile a rozdeľuje záhrady na väčšiu a menšiu časť, ktorá je medzi hlavnou traťou a Stupavkou. Obe časti spája druhé priecestie. Ďalej trať naberá pravým oblúkom kurz na Stupavu a formuje pôdorys severu záhradkárskej oblasti – štrovne. Na začiatku oblúka zahliadneme vľavo cez čistinku hlavnú trať, rieku Moravu, ukrytú za stromami i zem rakúska. Križovatka s ďalšou cestou. Tu kedysi stál strážny domček, v ktorom dlhé roky býval Matúš Nič s rodinou.

K strážnému domčeku pána Niča sa viaže jedna príhoda z dvadsiatych rokov. Jazere mal službu hradlár Ondrej Škrovan. Zabudol prestaviť výhybky pre rýchlik z Bratislavы do Prahy a rýchlik si to hnali do Stupavy. A veruže sa rušňovodič čudoval, kam to s vlakom stúpa. Zastal až pri domčeku Matúša Niča. Tam sa dozvedel, kde vlastne je. Rýchliková generálka do Stupavy nevyšla.

Opäť priama trasa koľajníc. Tu sa sklon vyrovna a Stupavka sa rozbieha. Hned na začiatku rovinky sú stopy po peróne – staničky Devínske Jazero, zastávka. Zriadili ju po vojne, v rámci veľkej slávy ovocných sadov za borovým lesom pri niekdajšom majeri grófov Károlyiovcov v Malom háji. Dnes sú všade okolo stromy a naťavo záhrady. A ticho a pokoj. Balzam na dušu. Upravené koberce trávy, šum vetra v korunách stromov, spev vtákov, bzukot hmyzu, človek sa nevie tej krásy nabažiť. Vynaliezaví záhradkári si porobili cez koľajnice malé priecestia, vlastne priechodníky, keďže cez koľaj len chodia. Pieskové či z dosáku, čo na tom? Hlavný je účel. (Koľajnice hrdzavejú, vlak tu prešiel už dávno.)

Ani nie v polovici trate sa vpravo otvára výhľad od Záhorskej Bystrice až po malý fliačik Devína na svahu Sandbergu. Miestami je tienený redší či hustejším porastom. Nasleduje opäť pravý oblúk, ktorý sa šinie popod konáre mohutného stromu. Prečo som sa len neučil rozpoznávať stromy? Mohutná koruna presahuje z jednej strany Stupavky na druhú, akoby ju chcela objať. Za oblúkom opäť oblúk, tentokrát ľavý, jediný opačný. Trať tu vytvára „esíčko“, železničari hovorievali „kontraoblúk“. Tu sú záhrady naťavo i napravo, za „esíčkom“ len naťavo. Tieto končia pred križujúcou sa polou cestou a za ňou sú ešte tri domčeky. Pred nimi sa vyhupla hradba Karpát a pod



Parná lokomotíva vykonávala v prvej ČSR a v rokoch 1938 až takmer do konca prevádzky osobnú a nákladnú prepravu z Devínskeho Jazera do Stupavy. Záber z roku 1950 v Devínskom Jazere. Vpravo dole sprevodca Štefan Horský.

ňou vidno stupavské paneláky a niektoré budovy bývalej cementárne. Všetko je tu ako na dlani: Záhorská Bystrica, Lamač, Dúbravka, Devínska Nová Ves, len Devín sa ukryl za Kobylu.

Stupavka miernym pravým oblúkom začína stúpať, aby preskočila diaľnicu idúcu do Malaciek a Kútov, a ešte ďalej do Brna a stovežatej Prahy. Ale to je už v zahraničí. Most ako dobrý výhľadový bod sa nachádza v kilometri 4,972. Podopretý je (okrem krajiných podpier) dvomi podperami kruhového prierezu, medzi ktorými je vozovka diaľnice. Takto je most rozdelený na tri polia s jednotlivými rozpätiami $14,45 + 28,90 + 14,45$ m, spolu to je $57,8$ m. Nosnú sústavu tvorí hlavný nosník, ktorý sa skladá z oceľovej skrine obdlžníkového prierezu so šírkou 1,52 m a výškou 1,3 m. Na hlavnom nosníku je položená monolitická betónová doska hrubá 205 mm, na ktorej sú koľajnice priamo pripojené k priebežným zabetónovaným pásniciam. Most je jednokoľajný, má celkovú hmotnosť 103,6 t. Pred výstavbou diaľnice pôvodná trať prechádzala severnejšie. Týmto smerom sa terén dvíha a znemožňuje ďaleký výhľad.

Trať od mosta klesá, pravým oblúkom preruší súvislý povrch cesty a vklzne medzi prvé stupavské domy. Kúsok za priecestím je ľavá odbočka bývalej vlečky do cementárne, ktorej teleso je zarastené krovinami a stromami po celej dĺžke. Kde-to vidno podvaly vyrávajúce zo zeme. Stopy vlečky zakrýva dnešná Dlhá ulica a nádvorie nemenovanej firmy. Nedávno v areáli cementárne ešte bolo vidno odtlačky podvalov, ba zopár podvalov sa tu aj povaľovalo. Od odbočky cementárskej vlečky sleduje trasu Stupavky vlečka Štátnych lesov s pomerne veľkou nakladacou rampou s povrchom

v úrovni podláh vozňov. Tu nakladali drevo. Táto vlečka končí pred Vajanského ulicou, ktorú Stupavka pretína pravým oblúkom a za mostom nad potokom sa rozvetvuje do stanice Stupava (pozri schému stanice).

Stanica má päť koľají a kedysi z nej vychádzali dve vlečky. Jedna (vľavo) viedla k budove bývalej pražskej firmy Agrasol, ktorá sa zaoberala obchodom s obilninami, poľnohospodárskou chémiou, najmä hnojivami. Počas druhej svetovej vojny v budove opravovali pre nemeckú armádu svetlotemy. Po vojne tu okrem iného vyrábali škridly. Dnes je objekt v súkromnom vlastníctve. Vlečka je zrušená, len na koľaji, z ktorej odbočovala, sa nachádza torzo výhybky vlečky a pod oplotením areálu zvyšok koľaje. Kedysi ČSD vykonávali prepravu osôb aj autobusmi a vo vedľajšej budove autobusy garážovali. Zo Stupavy premávali do Bratislav.

Slepé koľaje boli dlhšie a boli ukončené zemným telesom, tzv. „šturcom“. Raz sa stalo, že rušnovodič s kuričom sa zarozprávali a vleteli do „šturca“. Hovorilo sa o nich, že sa ponáhľali do krčmy U Maroša na pivo. To isté sa stalo na slepej koľaji aj v Devínskom Jazere. Nevedno kam sa ponáhľali, keď tu krčmy niet.

Vpravo sa nachádza nakladací priestor, kde sa plnili nákladné vozne všakovakým tovarom. V sezóne sem gazdovia privážali kapustu a nakladali ju do krytých vozňov. A kapusty bývalo neúrekom. Vozne plné až po strechu a kolóna mástskych gazdov sa fahala okolo krčmy U Maroša ďalej do Mástu. Dodnes je tu koľajová váha, na ktorej väzili vozne s nákladom. Okrem kapusty vlaky odvážali aj ďalšie poľnohospodárske produkty, ale aj drevo, kameň a hlavné cement. Ba zo stupavskej stanice odvážali aj dobytok. Pri nakladaní dobytok kontroloval zverolekár a zdravotné údaje zapisoval do veterinárnej knihy, ktorá sa nachádzala

na stanici. Približne v mieste dnešných Zberných surovín odbočovala vlečka do skladov Ovocia a zeleniny. Vlečku vybudovali v 80. rokoch. Dnes po nej prakticky nenájdeme stopy, v bývalých skladoch je predajňa stavebnín.

Na stanici doteraz stojí len staničná budova a nakladacie rampy. Staničná budova je jediná zachovalá prakticky v pôvodnom stave. Je jedinečná, predstavuje typizovanú staničnú budovu spoločnosti StEG. Osobne by som ju vyhlásil za národnú kultúrnu pamiatku. Kedysi tu pôsobil okrem iných výpravca Alojz Hradil, ktorý sa o stanici príkladne staral. Vysadené stromy, celé leto záplava kvetov. Vedľa stupavská stanica dvakrát vyhrala súťaž o najkrajšiu stanicu. A bola tu ešte jedna zvláštnosť. Príchodzieho vítal na perónu nápis STUPAVA MÁST. Jednotlivé písmená boli z betónu. Vlastne ešte sú, ale ukryté pod zeminou a trávou.

Železničná stanica v Stupave poskytovala aj poštové služby. Mala jedno prívilegium. Na stanici bola umiestnená zvláštna poštová schránka pre vlakovú poštu. Zásielky, ktoré boli do nej vhodené, pečiatkovali zvláštnou podlhovastou pečiatkou s názvom stanice STOMFA v rámčeku. Pred odchodom vlaku ich sprievodca vybral a opečiatkoval vedľa známky. V Devínskom Jazere ich dal do vlakovej pošty, ktorá sa nachádzala vo vlaku zo Skalice do Bratislav a tam opečiatkovali známky ich pečiatkou SZAKOLCZA - POZSONY 173 (alebo 174), čo boli čísla vlakových poštových kurzov na trati Bratislava - Skalica, a dali ich na ďalšiu prepravu. Takéto zvláštne schránky sa nachádzali na tých staniciach, ktoré boli ďaleko od centrálnej pošty, ale mali väčšiu frekvenciu zásielok. Okrem toho telegrafista stupavskej stanice musel prijať riadne poštové zásielky i telegramy a balíky, peňažné listy a poukážky i doporučené listy. Bola to dohoda medzi uhorskou poštvou a železničnou správou. Zásielky opečiatkovali svojou telegrafickou pečiatkou.



Autobusy Československých dráh pred garážou na železničnej stanici

Po vzniku ČSR v roku 1919 zriadili na Stupavke úhrnnú poštovú prepravu s vlastnou poštovou pečiatkou. Poverený zamestnanec mal vo vlaku jedno kupé, v ktorom prepravoval poštu. Pečiatka tejto prepravy je uložená v Dokumentačnom stredisku spojov v Bratislave. Takto mali Stupavčania zabezpečenú dopravu poštových zásielok aj po odchode riadnej pošty. Využívali to najmä turisti, ktorí sa vlakom vracali domov. Na stanici napísali pozdravy a pohľadnice vhodili do schránky.

V dobe parnej éry po roku 1918 na Stupavke tahlal vlaky parný rušeň radu 413.0, prezývaný Kačenka, pretože sa knísal ako kačica. Na jednej dobovej fotografii vidno v Stupave na stanici rušeň radu 344. O ďalších parných rušnoch nemám informácie. Parná éra skončila na Stupavke 25. mája 1967. Po nej nastala éra motorová a s ňou prišli na Stupavku rušne radu T 444.0 (prezývka Karkulká vziašla zo sfarbenia rušna), neskôr T 466.0 (prezývka Pilštyk, podľa motora Pielstick) a nakoniec T 466.2 (prezývka Kocúr vznikla podľa motora, ktorý priadol ako kocúr). Doprava tu bola čulá. Vlaky osobné, nákladné i zmiešané, pretože často sa stávalo, že k osobnému vlaku pripojili nákladné vozne. Pre železničných fajnšmekrov lahôdka.

Jednoducho, Stupavka žila. Aj sa kadečo prihodilo. Okrem spomínaného „štúrcovania“ a rýchlika, ktorý zablúdil na Stupavku, v zime rušeň nevládal preraziť snehové záveje a skončil mimo koľaj. Sneh bol zmiešaný s pieskom, ktorý sem nafúkalo z polí. Asi bol tvrdší, a tak to rušeň vyhodilo. V Devínskom Jazere bola studňa pre smädné parné tátose. Keď bola tuhá zima, pôda okolo tak zamrzla, že do studne nenatiekla voda. Vtedy rušnovodiči zašli do Devínskej Novej Vsi a odtiaľ rovno na Marcheggské mosty na rakúsku stranu načerpať vodu z Moravy. Voda sa nedala nabrat ani v Devínskej. Raz sa stalo, že v Jazere vietor pohol

odstavenými nákladnými vozňami. Neboli zaistené. Nestalo sa nič. Vozne stihol zabrzdíť vtedy školák Štefan Horský, kedy v tej chvíli išiel zo školy. Bola to pre neho hračka. Naučil sa to od otca, ktorý dlhé roky sprevádzal nákladné vlaky v úlohe brzdára.

Prihodilo sa aj horšie. V januári 1941 vo fujavici zrazil vlak medzi Zohorom a Jazerom pochôdzkára Antona Ščepánka, ktorý kontroloval trať. Vlak išiel po nesprávnej koľaji a pochôdzkár v snehu a fujavici asi blížiaci sa vlak nepočul. V decembri 1911 zomrel 28-ročný Jozef Happel, železničiarsky robotník – pomocný brzdár, následkom poranenia a krvácania pečene. Podrobnejšie údaje o príčine smrti matrika farského úradu neudáva. Pravdepodobne to bol pracovný úraz. Štrnásteho septembra 1921 usmrtil vlak na stupavskej železnici štvorročnú Katarínu Maxiánovú.

Dosť bolo takýchto smutných správ, ale na záver pribalím ešte jednu „štúcovú“ nehodu. V sobotu 14. marca 1971 ráno o pol siedmej prichádzal do Stupavy zmiešaný vlak vedený „lokomotívom“ a rušnovodičom Ivanom Šimkom. Radenie vozňov bolo nasledovné: jeden služobný vozeň, jeden osobný vozeň a osem nákladných vozňov naložených zväčša struskou pre stupavskú cementáreň, všetko spolu asi štyristo ton. Pravdepodobne nepozornosťou rušnovodiča vlak prerazil „štúrc“ a prešiel ešte 15 metrov, kým zastavil. Lenže na tých pätnástich metroch rušeň prerazil stenu budovy skladu miestnej konzervárne na pozemku krčmy U Maroša (museli tam čapovať veľmi dobré pivo). Nárazom bol najviac zdemolovaný služobný vozeň, značne poškodený na koncoch bol osobný vozeň a niektoré nákladné sa vykoľajili. Táto nehoda bola v novodobej histórii stupavskej stanice ojedinelá a vzbudila nemalý záujem obyvateľov z okolia stanice. Bodaj by aj nie. Sprevádzal ju veľký rachot, čo bol pre Stupavčanov celkom „pekný“ budíček.



Odvoz kapusty na železničnú stanicu, vpravo hostinec Leonarda Maroša. Okolo roku 1925.

Nedá mi nespomenúť ešte tri nehody. Prvou bolo zrušenie osobnej dopravy 27. mája 1979. Druhá nehoda sa týkala nákladnej dopravy, ktorá utíchla s grafikom vlakovej dopravy roku 2003/2004. Poslednú, tú najhoršiu, „spískali“ na Ministerstve dopravy, pošt a telekomunikácií SR 25. marca 2008. Stupavku zrušili a vyhlásili verejnú súťaž na predaj pozemkov pod ňou.

Stupava je vzdialenosť od hlavného mesta Slovenska čo by kameňom dohodil. Bratislava poskytuje najviac pracovných príležitostí. Preto sem v pracovné dni prúdia masy ľudí zo všetkých svetových strán, aby polmiliónové mesto nafúkli ešte o pekných stotisíc. Možno aj viac. A keď sa dovalia aj turisti, mesto praská vo švíkoch. Mám dojem, že to praskanie sa deje aj bez turistov. Ľudia prichádzajú najviac na osobných automobiloch. Iní autobusmi, viacerí neodmiestnu vlak a zopár sa iste dovezie lietadlom alebo loďou. Ale to je úplne zanedbateľné množstvo.

Aj ľudia zo Stupavy cestujú do „Blavy“. Autom je to pohodlné a rýchle, len treba vyraziť skoro ráno. Kto to premešká, pre toho to až také rýchle nie je. Ulice Bratislavu sú úzke, nie sú stavané na také obrovské množstvo vozidiel. Ten, kto nemá auto, alebo ním nechce cestovať, musí sa spoľahnúť na autobusovú dopravu. Ale aj tak je nevyhnutné vstať skôr, aby sa doň človek dostal. Keď sa teda k osobným autám pridajú autobusy a medzi ne sa pripletú nákladné autá, cestná zácpcha je na svete! A keď sa stane hoci aj menšia nehoda, je to hotová pohroma. Stačí si ráno zapnúť rádio a vypočuť správy o dopravnej situácii, tu havária, tam havária a kolóny, kolóny, kolóny...

Prenesme sa teraz do roku 1981. Z toho roku mám výstrižok z Technických novín s článkom o riešení rýchlodráhy v Bratislave, ktorý v tom čase vypracoval Dopravoprojekt kvôli rozvíjajúcej sa Bratislave. Prečo to spomínam? Rýchlodráha mala mať dve trasy, A a B (ku každej trase sú uvedené tri varianty), a mala viesť aj do Stupavy. Uvediem návrhy „stupavských“ trás:

Trasa A, 2. variant - Severná a západná radiála: Modra - Rača - Tehelné pole - Námestie F. Zupku (terajšie Trnavské mýto) - Malá scéna - Karlova Ves - Dúbravka - Stupava.

Trasa A, 3. variant - Východná a západná radiála: Vrakuňa - Ružinov - Námestie F. Zupku (terajšie Trnavské mýto) - Avion - Malá scéna - Karlova Ves - Dúbravka - Stupava.

Trasa B, 1. variant - Južná a západná radiála: Rusovce - Mlynské nivy - Avion - Hlavná stanica - Patrónka - Kútiky - Dúbravka - Stupava.

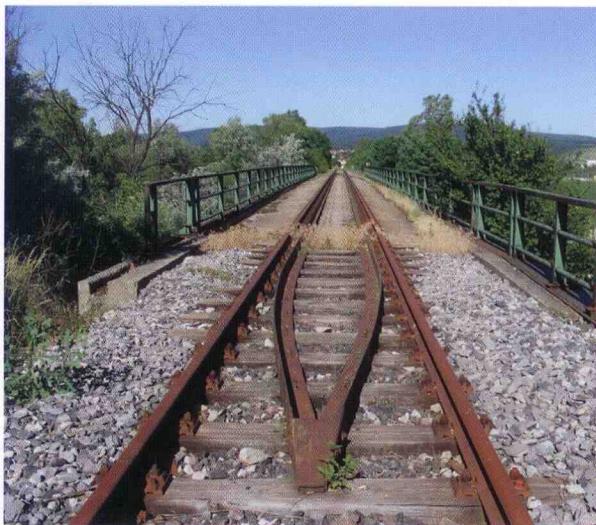
Trasa medzi Námestím F. Zupku a Šafárikovým námestím



Železničná stanica v Stupave

mala viesť po telesse železničnej trate ČSD, teda od stanice Filiálka cez stanicu Nivy (predtým Nové Mesto) a na Šafárikovo námestie. Prečo teda nevyužiť existujúce železničné trate? Stačí zájsť kúsok na západ do Badenu. Žije tam nás príbuzný, ktorý pracoval ako strojvodca na lokálnej železnici Viedeň - Baden. Súpravy, čo tam premávajú, sú akési „vlakoelektričky“. Idú po vlastnej trati, prejdú na trať štátnych železníc a, čuduj sa svete, zamieria si to potom rovno do centra Viedne pred viedenskú operu. Prečo by také niečo nemohlo byť aj u nás? Stupavčania nastúpia do „vlakoelektričky“ v Stupave a o niekoľko minút vystúpia trebárs na Šafárikovom námestí. Bez nervov v kolónach, bez straty času, bez hľadania voľného miesta na parkovanie v beznádejne preplnenej Bratislave. Veď vlak odvezie oveľa viac cestujúcich ako autobusy. Prečo sa nevydať týmto smerom? Načo rušíť existujúce, keď skôr či neskôr by sa stavalo nové?

V súčasnosti sa pripravuje projekt prepojenia železničných koridorov TEN-T 17. V rámci tohto projektu sa majú v Bratislave vybudovať dve podzemné stanice, jedna bude Filiálka a druhá bude na letisku. Filiálka v dnešnej podobe bude zrušená a nová stanica bude podzemná. Z nej povedú dva tunely popod Dunaj a spoja Filiálku so stanicou v Petržalke. To je len časť projektu. Uvažuje sa o vytvorení vhodných trás a železnica by sa mohla podieľať aj na mestskej doprave. V pláne je zavedenie regionálnych vlakov (ako v okolí Viedne), ktoré budú premávať po týchto trasách. Napríklad na trase medzi Filiálkou a Dunajom by mali byť dve zastávky a vlak by tu prevzal úlohu metra. Cestujúci, povedzme z Galanty, by mohol vystúpiť na Filiálke alebo trebárs na Šafárikovom námestí a bol by priamo v centre mesta. Túto možnosť by mali aj ostatní cestujúci, aj zo Stupavy. Tak načo rušíť Stupavku? V Stupave tiež neubúdajú



Most nad diaľnicou
Foto: Jozef Kollár, 2005

obyvateľia. Naopak. Škoda, že železnica u nás zostáva v úzadí a nevyužíva sa jej potenciál.

Hoci nie som Stupavčan, ani Záhorák, ba ani železniciar, problém Stupavky sa ma dotýka. Už sa proti nešťastnému rozhodnutiu ministerstva asi nedá nič urobiť. Možno sa stane zázrak a záujem o kúpu neprejaví nikto... Pritom stanica by sa dala využiť trebárs ako múzeum, alebo by na koľají mohlo byť kino v železničnom vozni, ako si to predstavovali stupavskí nadšenci. Oj, ako by som im prial, aby to kino zrealizovali! Určite majú v talóne aj ďalšie nápady. Pre ľudí. Veď o tom je všetko na svete. Aj železnica. O ľudoch a pre ľudí.

Týmto riadkami som sa chcel dotknúť kúska ľudského diela, ktoré slúžilo po mnohé roky, či už boli dobré alebo zlé časy. Chcel som sa zamyslieť nad minulosťou, prítomnosťou i budúcnosťou tejto kratickej železničnej trate, a tak trochu aj životov ľudí okolo nej. Chcel som aj za iných povedať: Nezatracujte Stupavku, bude nám chýbať!

Ked' som v júni 2005 so synom prešiel po Stupavke pešo, ani som netušil, že si to o necelý rok zopakujeme, a dokonca vlakom. Žiaľ, tento vlak bol posledný. Zo Stupavky mi ostali zážitky na celý život. Neviem prečo, ale prirástla mi k srdcu. Možno tým, že milujem železnice, obdivujem tento obrovský organizmus, ktorý obopína celú matičku Zem. S úctou sa skláňam pred železničiarmi, ktorí vdychujú železniciam



Posledný vlak v Stupave. Rušen T 444.0060 - Karkulka.
Foto: Jozef Kollár, 2006

život. Tvrdý je chlebík železničiarsky. Možno aj tým je môjmu srdcu blízka, že milujem prírodu a železnica sa mi javí ako najekologickejší dopravný prostriedok. A možno aj tým, že železničná trať prakticky splynie s okolitou prírodou (najmä lokálne trate), čo o asfaltových alebo betónových cestách nemôžem povedať. A ešte niečo. Na lokálnych tratiach nachádzam pokoj, taký potrebný v dnešnom svete. Lokálka je bližšie k prírode. I ľudia majú k nej bližšie. Je taká, naša. Ako Stupavka. Keď píšem tieto riadky, ešte je. I keď bez vlakov, ale je.

Sadám si k tebe, Stupavka. Hľa, Kobyla sa smutne krčí a Pajštún zaryto mlčí. Dve šialené vojny preleteli nad tebou. Prežila si. Prežila si panovníkov všakovavých. Verne si slúžila, vo dne, v noci, v letných páľavách i tuhých mrazoch vozila si ľudí a všetko, čo na teba naložili. Potom si ostala v zabudnutí. Ale bola si na svojom mieste so svojimi zákrutami, stúpaniami, staničkami a nádherou kol teba. A bola aj nádej, že ostaneš, že opäť budeš v sláve. Prečo ťa posielajú do nenávratna? Čo nechápu, že si tu pre ľudí? Veď toľko by si ich mohla ešte odviezť a koľko nákladu! Nechápem, prečo musíš odísť. Tak tu pri tebe sedím a ako Kobyle, i mine je smutno, presmutno. Onedlho sa vznesieš do železničného neba. Ostanú len ľudia so spomienkami na teba. Zbohom, Stupavka!

Literatúra a pramene

- Horský, Š.: Obluda na koľajniciach. 1938 – 1945. Bratislava 2007.
Horský, Š.: Vačková – výletné miesto Stupavčanov. Stupava 2008.
Club Abbellimento, Stupava 2008.
Pamiatky a múzeá č. 2/1998 (monotematické číslo zamerané na pamiatky dopravy).
Erdélyi, V. – Mader, J.: Stupava. Kapitoly z miestnych dejín. Stupava 1969.

- Hallon, P.: Poštovníctvo na Záhorí. Bratislava 1988.
Sprievodca krajom pod Pajštúnskym hradom. Stupava 2001.
Matrika zomrelých v Stupave 1906 – 1935. Archív r. k. farského úradu v Stupave.
Matrika zomrelých v Máste 1908 – 1950. Archív r. k. farského úradu v Stupave.
Kronika mesta Stupava 1974.