

STUPAVKA

Jozef Kollár

Kráčam od Jazera. Boriny, domčeky, záhrady, polia, lúky a do toho vtáči 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 obzerám, 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. Dobré mi tu je! Stvorenie kol dokola a v stvorení ty, Stupavka, železné dielo ľudských rúk, a k tomu pokoj, tíš, pastva pre oči, radosť pre dušu. Stupavka, pripadá mi, ani čoby si tu bola odjakživa, ako by si bola súčasťou stvorenia. Si skromná a bohatá zároveň. Kam pozriem, kol teba samý raj. Kto by si ňu nezamiloval?

V Stupavskom kaštieli koncom 19. storočia prebývali grófi Károlyovci. Panstvo často cestovalo do Viedne. Kočom sa vždy odviezli do Devínskej Novej Vsi (Dévény Újfalú) a odtiaľ pokračovali do Viedne vlakom idúcim z Prešporka. Raz však pri Poľnom mlyne pánov akýsi „dobrák“ prepadol a ozbil. Dodnes na tom mieste stojí Božia muka, vďaka Károlyovcov za to, že prepad pre nich nakoniec skončil šťastne. Na základe tejto udalosti prišli Károlyovci 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 dopestovali. Bola pre nich veľkým pomocníkom.

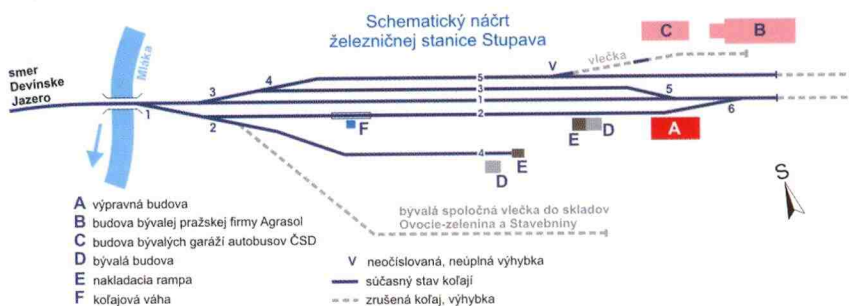
Koncesiu na stavbu trate dostala spoločnosť Rakúskych štátnych železníc (StEG) na Slovensku. Výstavba železničnej trate Stupava – Devínske Jazero – Marchegg patrí medzi posledné projekty, zrealizované StEG. Projekt uvádzali pod súhrnným názvom Miestne železnice v údolí Moravy, výstavbu financoval uhorský štát. Koncesiu obdržala StEG v roku 1890 ministerským nariadením č. 22290/90. IV. 10 na trate Dévény Újfalú (Theben Neudorf, Devínska Nová Ves) – Kuttí (Kúty) – Szakolcza (Skalica), Dévénytő (Devínske Jazero) – Stomfa-Mászt (Stupava-Mást, 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 tratí 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 Bratislavy 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 jednokolajnej 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 „štrovne“, v ktorej ťažili 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 vyžiadala 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 jednokolajná, 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 zdvojkolajnili.

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 dostať aj na prvú. Túto koľajovú spojku už odstránili. Po ukončení ťažby štrku v tridsiatych rokoch zrušili aj vlečku do šutrovne, ktorú si rozparcelovali železničari a premenili na záhrady.

Stupavka je dlhá približne 6,5 km. Trať sa oblúčikom odpútava v Devínskom Jazere od hlavnej trate v smere na Kúty, predtým však stihne pretnúť cestu z bývalej šutrovne. Za oblúčikom 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 – šutrovne. Na začiatku oblúka zahliadneme vľavo cez čistinku hlavnú trať, rieku Moravu, ukrytú za stromami i zem rakúsku. Križovatka s ďalšou cestou. Tu kedysi stál strážny domček, v ktorom dlhé roky býval Matúš Nič s rodinou.

K strážnemu domčeku pána Niča sa viaže jedna príhoda z dvadsiatych rokov. V Devínskom Jazere mal službu hradlár Ondrej Škrovan. Zabudol prestaviť výhybky pre rýchlik z Bratislavy do Prahy a rýchlik si to hnal 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 vyrovná a Stupavka sa rozbieha. Hneď na začiatku rovinky sú stopy po peróne – staničky Devínske Jazero, zastávka. Zriadili ju po vojne, v rokoch veľkej slávy ovocných sádov za borovým lesom pri niekdajšom majeri grófov Károlyiovcov v Malom háji. Dnes sú všade okolo stromy a naľavo 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 dosák, 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 redším 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 objasť. Za oblúkom opäť oblúk, tentokrát ľavý, jediný opačný. Trať tu vytvára „esičko“, železničari hovorievali „kontraoblúk“. Tu sú záhrady naľavo i napravo, za „esičkom“ len naľavo. Tieto končia pred križujúcou sa poľnou cestou a za ňou sú ešte tri domčeky. Pred nami 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 sprievodca 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 stavežatej Prahy. Ale to je už v zahraničí. Most ako dobrý výhľadový bod sa nachádza v kilometri 4,972. Podopretý je (okrem krajných podpíer) 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 ocelevej skrine obdĺžnikového 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 krovínami a stromami po celej dĺžke. Kde-tu vidno podvaly vytrčajúce 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 povalovalo. Od odbočky cementárskej vlečky sleduje trasu Stupavky vlečka Štátnych lesov s pomerne veľkou nakladacou rampou s povrchom

