

ŽELEZNICE 20. STOROČIA

ŽELEZNIČNÁ ARCHITEKTÚRA

Lucia Papierniková

Doprava sa stáva čím ďalej tým viac dôležitým faktorom človeka na prekonávanie menších či väčších vzdialeností nevyhnutným pre našu existenciu. V súčasnosti si každý z nás môže vybrať hneď z niekoľkých typov dopravných prostriedkov, podľa svojej potreby, pohodlnosti a rýchlosti prepravy.

My skupina študentov hromadne využívame prevažne vlakovú dopravu. Je to pomerne lacný, rýchly a pohodlný spôsob prepravy z domova do školy a opačne. Cestou vlakom mnohí z nás trávia čas zahĺbeným pozeraním sa z okna, pričom na rôznych úsekoch tratí sledujeme premeny jednotlivých staníc, kolají, nástupíšť... Svet okolo nás pomaly mení výzor, nasleduje architektonické trendy aktuálnej doby. Málokto z nás si však všíma, a najmä uvedomuje počiatky týchto meniacich sa, dušu strácajúcich pôvodných železníc a k nim patriacich objektov.

V mojom osobnom záujme je však spoznanie a priblíženie dejín modernej železničnej architektúry Slovenska, ktoré by mohli byť pre nás každodenných používateľov veľmi zaujímavé. Nejde pritom len o železničné objekty výpravných budov, ale aj samotné mosty, tunely a viadukty, ktoré sa v 20. storočí pri aktívnom budovaní nových tratí železníc stávali s rovnakou dôležitosťou a architektonickým prístupom, ako aj o výstavbu dôležitých výpravných budov v jednotlivých mestách či dedinách. Nie je tajomstvom, že železniciam sa v súčasnosti venuje čoraz väčšia pozornosť. Preto by sme sa občas na nástupišti mali odvrátiť od vlaku a radšej skúsiť viac hľadieť na výpravnú budovu nielen ako na servisné miesto pre železničnú dopravu. Ide totiž o budovu, ktorá vdychuje celému železničnému areálu život. Bez nej by toto miesto bolo iba spleťou kolají. Taktiež by sme si mali na cestách vlakom všímať krajinu, aby sme si uvedomili, aké náročné bolo postaviť jednotlivé trate, navyše s množstvom mostov, viaduktov a tunelov cez zložité terénne úseky našej krajiny.

S rastom miest a s nárokmi na ich fungovanie však dnes už veľa pôvodných objektov železníc neplní svoju funkciu a je iba pozlátkou a poznatkom daného mesta a miesta v jeho rýchlym rozvoji na začiatku 20. storočia, keď sa svet dostal do úplne nových rozmerov. Budovy a objekty železníc a ich dejiny ponúkajú istú vysokú úroveň poznania, vývoja a hodnôt, preto by náš postoj a správanie k nim mali byť čo najpriaznivejšie. Na druhej strane, žiaľ,

väčšina z nás vníma túto architektúru ako nezaujímavú a absolútne nedôležitú, veľa ráz až vyslovene špatiacu našu krajinu. Kde tkvie koreň tohto kedysi jedinečného, no dnes už okázalého spôsobu prepravy vlakom a s ním súvisiacej meniacej sa architektúry 20. storočia?

Železničnú architektúru na území SR rozdelujeme do troch významných časových bodov:

1. Na prelome 19. a 20. storočia sa železničná architektúra len pomaly uvoľňovala, na našom území sa od roku 1840, keď bola zavedená 1. kónská železnica, postavilo iba málo železničných tratí, objektov a budov.
2. V roku 1918 nastala aktívna výstavba nových železničných tratí a výpravných budov na našom území.
3. Koniec 20. storočia už neprináša výraznejšiu aktivitu v budovaní tratí a budov železníc, ide skôr o rekonštrukcie a dobudovanie už jestvujúcich železničných tratí a výpravných budov.

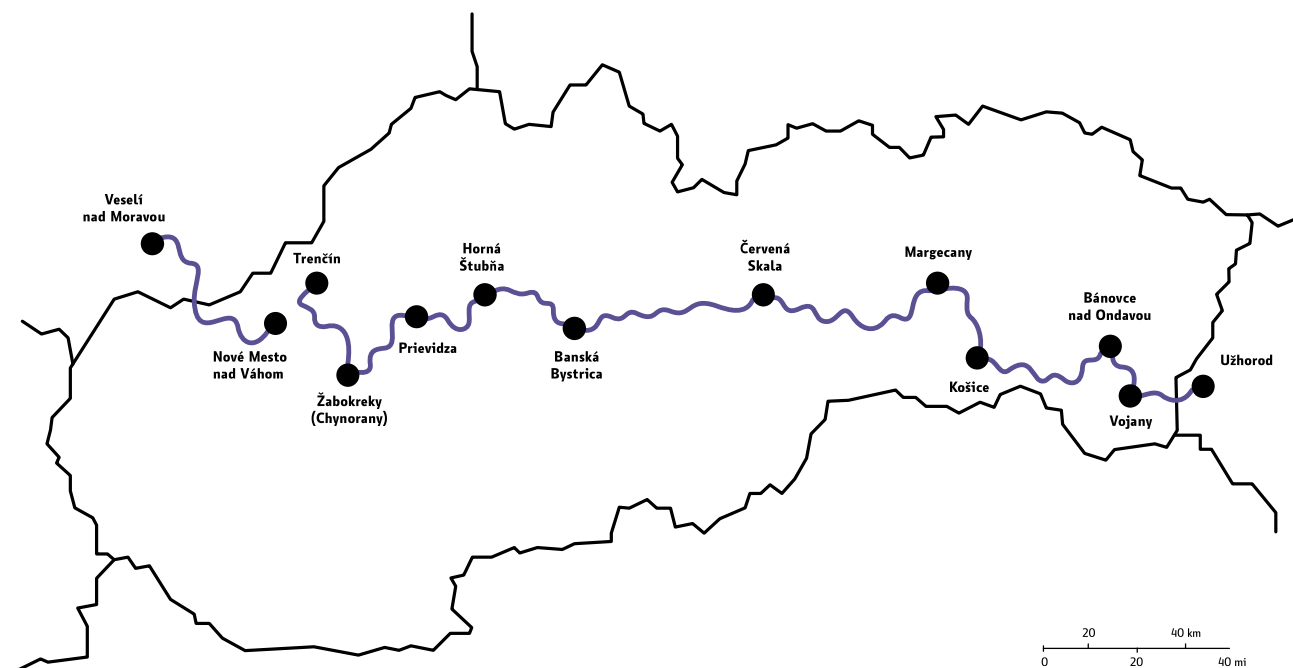
Výraz architektúry železníc uplatňujúcej sa do začiatku 20. storočia sa náhle zmenil. Súviselo to s koncom 1. svetovej vojny a so vznikom samostatnej Československej republiky v roku 1918, keď nastal problém nedostatočného železničného prepojenia Slovenska so zvyškom republiky a otvorenia jeho surovinového bohatstva priemyselnému využitiu. V tomto významnom období nastali výrazné zmeny v architektonickej koncepcii železničných objektov, a hlavne sa začala aktívna výstavba objektov železníc na území nášho štátu. Zákon č. 235/1920 Sb. ustanovil v podstate dobudovanie *stredoslovenskej transversálnej železnice* v línii Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom – Trenčín – Žabokreky – Prievidza – Horná Štubňa – Banská Bystrica – Červená Skala – Margecany – Košice – Bánovce nad Ondavou – Vojany – Užhorod. Išlo teda o prepojenie Moravy s Ukrajinou práve cez našu krajinu. Prevažnú väčšinu vytýčených tratí sa do konca tridsiatych rokov 20. storočia skutočne podarilo postaviť. Pomerne intenzívna výstavba železníc na Slovensku pokračovala aj v rokoch 2. svetovej vojny. Hlavným motívom sa tentoraz stalo odtrhnutie južných území po Viedenskej arbitráži, ktoré spôsobilo odrezanie viacerých tratí v strede a na východe Slovenska od ostatnej železničnej siete. Hoci bolo v tomto období rozpracovaných viacero stavieb, pre krátkosť času sa podarilo dokončiť iba trať Prešov – Strážske. Hoci po 2. svetovej vojne



1 Tunel generála M. R. Štefánika zo slovenskej strany
Zdroj foto: <https://lnk.sk/fpJ2>

2 Papradský viadukt tesne po dokončení
Zdroj foto: <https://lnk.sk/fpJ2>

3 Stanica Myjava počas výstavby
Zdroj foto: <https://lnk.sk/il68>



Úseky železničných tratí vybudovaných v 20. storočí na území nášho štátu. Ide o stredoslovenskú transverzálnu železnicu, ktorá mala spojiť Česko s Ukrajinou práve v línii od Veselí nad Moravou až po Užhorod.

bolo znova „všetko inak“, čo by v predchádzajúcich obdobiach zaiste motivovalo ďalšiu železničnú výstavbu, nestalo sa tak. Do hry už začal totiž vstupovať nový hráč – mocnejšia cestná doprava. A tak sa až dodnes položili nové koľajnice iba v úseku Turňa nad Bodvou – Rožňava (v roku 1955 tak vznikla celistvá línia tzv. Južného ťahu z Košíc do Zvolena), v úseku Veľký Krtíš – Malé Straciny – št. hr. (využitie hneďouhoľného ložiska v Malých Stracinách) a medzi Užhorodom, Maťovcami a Haniskou pri Košiciach (širokorozchodná trať určená na bezprekládkovú dopravu surovín zo ZSSR pre Východoslovenské železiarne). Investičné aktivity sa čoraz väčšmi sústreďovali na modernizáciu a zvýšenie výkonnosti existujúcich tratí a uzlov.

ARCHITEKTÚRA

Do začiatku 20. storočia boli architektmi vtedy už jestvujúcich výpravných budov železníc na našom území iba maďarskí architekti. Čo sa týka architektúry po roku 1918, tá sa prejavovala takto:

- po roku 1918 sa autormi novopostavených budov stali českí projektanti, typické bolo hľadanie nového výrazu architektúry železničných objektov;
- architekti odrážajú snahu o uplatnenie moderných európskych i štátnych trendov, avšak pomerne oneskorene, a na druhej strane je väčšina z budov stále tradičná [napr. trať Bánovce nad Ondavou – Vojany (otvorená v roku 1921) mala pôvodné výpravné budovy len provizórne, drevené];
- hlavným autorom budov na nových slovenských tratiach sa stal Ing. Augustín Škudla, ktorý sa snažil prispôsobiť objekty

charakteru miestnych ľudových stavieb a tak vytvoril svojráznu architektúru zapadajúcu do svojho prostredia;

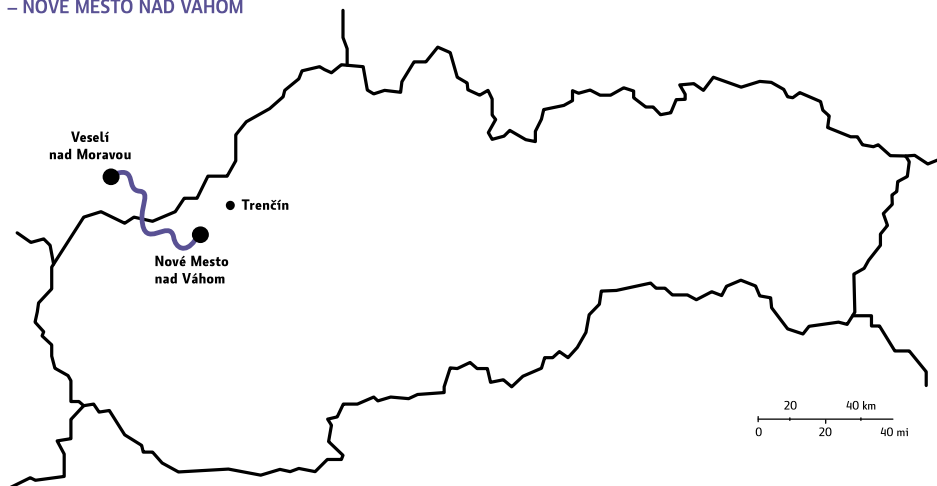
- Škudlova tvorba mala svojrázny charakter a stavby sú preto veľmi podobné – dodával budovám dekoratívne prvky vychádzajúce z ľudovej architektúry, ktorými nadviazal na architektúru dovtedy mimoriadne obľúbeného architekta Dušana Jurkoviča;
- na rozdiel od iných krajín na našom území však ide o minimálne využitie maliarskej výzdoby – napríklad výzdoba verejných priestorov železničných budov inšpirovaná folklórnym prostredím našla svoje uplatnenie na území Slovenska len v obmedzenej miere v porovnaní s Čechami a Moravou;
- základný architektonický tvar a detaily železničných budov stavaných práve po roku 1918 boli často v silnom protiklade s dovtedajšími zvyklosťami a princípmi



4 Poriadie, trať Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce, súčasný stav. Budova, ktorá sa zachovala takmer úplne v pôvodnom stave. Rovnaký typ budovy sa postavil aj vo Vaďovciach

Zdroj: <https://lnk.sk/fnV1>, foto Tomáš Rothbauer

MAPA TRATE 121: VESELÍ NAD MORAVOU – NOVÉ MESTO NAD VÁHOM



uplatňovanými v Uhorsku. Vznikol úplne nový typ staničného objektu pre novobudované trate. V architektúre železničných staníc bolo v oveľa väčšej miere cítiť domáce a regionálne vplyvy. Vo svojom základnom tvare aj dekorácii sa železničná stanica inšpirovala vidieckym obydľím Valaška alebo západného Slovenska;

- veľkosť stanice často presahovala jej dopravný alebo miestny význam. Na tratiach Nové Mesto nad Váhom – Veselí na Moravě alebo Zvolen – Krupina sú to dnes monumentálne budovy často niekoľko kilometrov vzdialené od osídlenia, ale znamenajúce spoľahlivý záchytný bod pre cestujúceho alebo náhodného pútnika (železničná stanica Sása-Pliešovce, Dobrá Niva, Poriadie, Horná Štubňa a iné);
- architektúra staníc a iných železničných objektov už nevychádzala z pevných zásad pôvodnej veľkostnej kategorizácie. Základný typ železničnej stanice (napr. Stará Turá, Čachtice) spočíval v trojpriestorovom usporiadaní objektu. Dominantou je dvojpodlažná časť s dopravnotechnickým vybavením a bytmi, resp. nocľahárňami na poschodí. Stredná prízemná časť mala vybavenie pre cestujúcich (pokladne, čakáreň, podaj batožín a pod.). Staničná veranda nie je predsunutá, je už súčasťou objektu, zasunutá pod jeho sedlovú strechu. Tretím priestorom je ukončujúci prízemný blok hygienickej a technickej vybavenosti;
- typickým znakom týchto staníc je hra prienikov štíhlych sedlových striech, obohatených typickými trojuholníkovými vikiermi. Západoslovenskú alebo valašskú chalupu pripomínajú strešné podvaly s dreveným motívom vychádzajúceho slnka. Pôsobivá hra objemov a tvarov je ešte doplnená polkruhovými otvormi verandy a balkónov, ktoré sú v obytnej – nocľahárskej časti stanice;

- na železničných objektoch je do konca prvej ČSR badateľný vplyv avantgardných slohov medzivojnového obdobia, najmä funkcionalizmu a konštruktivizmu. Objekty, ktoré vyrástli popri tratiach budovaných v tomto období, sa vyznačujú zjednodušenými formami aj detailmi na fasádach, zvýraznením konštrukcie na úkor ornamentálnej dekoratívnosti. Typickým predstaviteľom sú stanice na trati Červená Skala – Margecany (s nádychom vplyvu horského prostredia na architektúru týchto staníc). Stanice, vodojemy (železobetónový skelet vyplnený pohľadovým tehlovým murivom, napr. v Kozárovciach) a ostatné objekty na tratiach tohto obdobia, napr. na trati Zlaté Moravce – Zbehy, vychádzajú zo zásad zjednodušeného konštruktivizmu, pritom železničné stanice evokujú typ rodinného domu na južnom Slovensku.

Nazrime spoločne na krásu a prierezy dejinami modernej železničnej architektúry 20. storočia práve na úseku stredoslovenskej transverzálnej železnice v línii Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom – Trenčín – Žabokreky – Prievidza – Horná Štubňa – Banská Bystrica – Červená Skala – Margecany – Košice – Bánovce nad Ondavou – Vojany – Užhorod, ktoré sú unikátnou kombináciou techniky a malebnej krajiny zároveň.

Postupne si rozoberme úseky tratí:

- TRAŤ 121: Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom
- TRAŤ 143 – 140: Trenčín – Žabokreky (Chynorany) – Prievidza
- TRAŤ 145: Prievidza – Horná Štubňa
- TRAŤ 170: Horná Štubňa – Banská Bystrica
- TRAŤ 172: Banská Bystrica – Červená Skala
- TRAŤ 173: Červená Skala – Margecany
- TRAŤ: Margecany – Košice – Bánovce nad Ondavou – Vojany – Užhorod

TRAŤ 121: VESELÍ NAD MORAVOU – NOVÉ MESTO NAD VÁHOM:

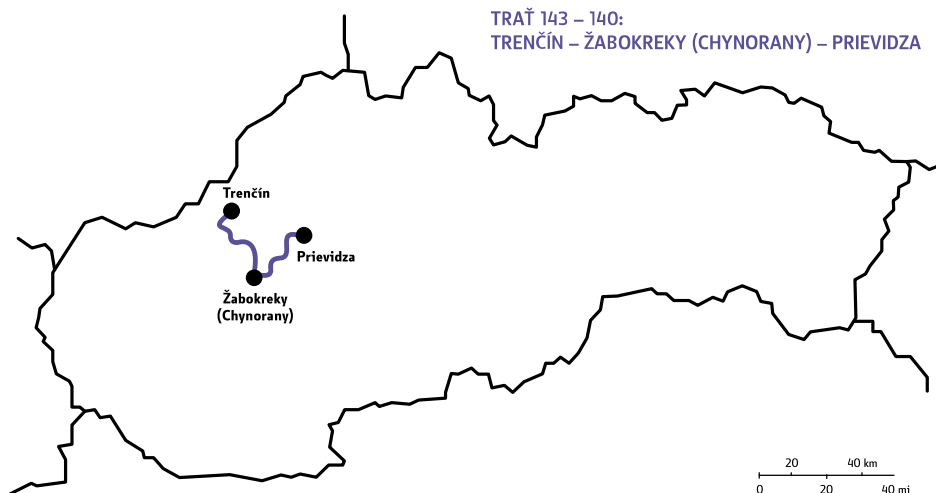
Trať sa budovala v rokoch 1923 až 1929. Celá trať má dĺžku 67,9 km, z toho úsek Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce (štátna hranica) meria 44 km. Hornatý kraj slovensko-moravského pohraničia sťažoval budovanie dopravných prepojení, a preto sa železničná trať otvárala po úsekoch: v roku 1927 po Myjavu, 1. septembra 1929 až do Nového Mesta nad Váhom. Trasa cez Biele Karpaty si vyžiadala vybudovať 3 tunely (Generála M. R. Štefánika, Poriadsky, Čachtický), 5 veľkých viaduktov (Lipovský, Devánsky, Myjavský, Papradský a Lipovecký) a takmer polovica (42 %) dĺžky je vedená v oblúkoch. Najdlhší je Papradský viadukt, ktorý má dĺžku 253,9 metra a výšku 27 metrov. Najdlhší tunel Generála M. R. Štefánika má dĺžku 2 423 metrov. Krátko bol najdlhší v sieti tratí ČSD. Trať ŽSR 121 bola v minulosti jednou z najvýznamnejších spojnic medzi Slovenskou a Českou republikou. Po udalostiach spojených s rokom 1989 jej význam postupne, ale isto začal upadať. Nedá sa predpovedať, aká budúcnosť ju čaká, ale jedno je isté: táto trať má dosť veľký potenciál na to, aby sa v budúcnosti využívala tak ako v minulosti. Neodmysliteľnou súčasťou trate totiž boli ťažké nákladné vlaky, z ktorých na čele sa najčastejšie objavovali ťažké ruskej výroby nesúce v ČSD označenie T679, známe tiež pod prezývku „Sergej“. Stretnúť dnes nákladný vlak na tejto trati je takmer nemožné a človek musí mať veľkú dávku šťastia.

TRAŤ 143 – 140: TRENČÍN – ŽABOKREKY (CHYNORANY) – PRIEVIDZA:

Na konečnej realizácii spojenia Ponitria s Považím mali najväčšiu zásluhu podnikatelia z hornej Nitry, ktorí potrebovali spojenie s Považskou a Košicko-bohumínskou železnicou. Trať mala pôvodne viesť z Bošian cez



5 Pôvodná výpravná budova stanice Trenčín, dobová fotografia. Zdroj: Archív ŽSR-MD



Žabokreky, kvôli odporu miestneho veľkostatkára Zsambokrétého však bola presmerovaná cez Chynorany. V januári 1900 vydala akciová spoločnosť Miestna železnica Topoľčany – Bošany – Trenčín akcie po 200 korún na zaistenie kapitálu na výstavbu. 1. mája 1900 sa na najvyššom mieste trate, v priesmyku Jarky, uskutočnil slávnostný výkop pri príležitosti začatia výstavby trate. 52 kilometrov dlhá trať z Bošian do Trenčína sa stavala mimoriadne rýchlym tempom, prvý slávnostný vlak prešiel po trati 18. 8. 1901, necelých 16 mesiacov od začiatku stavby. Kolaudácia celej trate a stanice v Trenčíne sa uskutočnila 17. 9. 1901. Trať si vyžiadala rozsiahle zemné práce, najmä na úseku medzi Trenčianskou Turnou a Svinnou, kde prekonáva sedlo medzi Považským Inovcom a Strážovskými vrchmi v nadmorskej výške 355 m. 80 % trate vedie cez stúpania (maximálne 16 promile) a 36 % v oblúkoch. Postavených bolo 131 mostov a priepustov, 6 staníc, 4 nákladiská, 10 strážnych stanovišť a 87 úrovňových priecestí, z ktorých boli 3 kryté závorami. Výstavba železnice stála 4 670 000 korún. Súčasná stanica Trenčína pochádza z roku 1944, pôvodná výpravná budova sa nachádza neďaleko parčíka.

TRAŤ 145: PRIEVIDZA – HORNÁ ŠTUBŇA:

Jednokolajná spojnica Hornej Nitry a Turca má dĺžku 37 km a prekonáva pohoria Žiar a Kremnické vrchy. Výstavba trate sa začala okolo roku 1911. Na trati sú 4 mosty (viadukty), 6 tunelov a 8 zastávok. Obsluhuje mesto Prievidza, ďalej obce Chrenovec, Jalovec a Ráztočno, nasleduje zastávka v meste Handlová a Remata (tiež uvádzaný názov Remäta). Bralským tunelom trať prekonáva pohorie Žiar a vchádza do obce Sklené, predposlednej zastávky pred Hornou Štubňou, kde sa trať napája na trať 171 spájajúcu Diviaky a Zvolen

cez Kremnicu. Okrem osobnej dopravy sa trať využíva i na dopravu uhlia z Bane Handlová do elektrárne v Novákoch. Na trati Prievidza – Horná Štubňa sa považuje úsek zo stanice Handlová – Horná Štubňa za jeden z najkrajších skvostov tratí na Slovensku. Do prevádzky bola táto trať uvedená v roku 1931. Celý úsek 18,6 kilometra dlhej náročnej horskej trate prechádza hornatým terénom Západných Karpát. Trať vychádzajúca zo stanice Handlová až do cieľovej stanice Horná Štubňa prekonáva výškový rozdiel 184 metrov. V úseku z Handlovej do Hornej Štubne prechádza trať piatimi tunelmi – Hájnickým, Pstruhárskym, Pekelským, Bralským a Štubnianskym – a tromi viaduktmi.

Život na trati neutícha ani v súčasnosti. Ľudia ju podľa starostu využívajú nielen na cestovanie za prácou a do škôl, no v zime ňou cestujú aj lyžiari, ktorých nadchli rematské svahy. V lete ju vyhľadávajú hubári, ale i turisti, rekreatanti a cyklisti.

Horná Štubňa je navyše úsek železnice, ktorý bol v medzivojnovom období stavebne aj technicky najnáročnejší zo všetkých tratí vybudovaných na území Slovenska.

TRAŤ 170: HORNÁ ŠTUBŇA – BANSKÁ BYSTRICA:

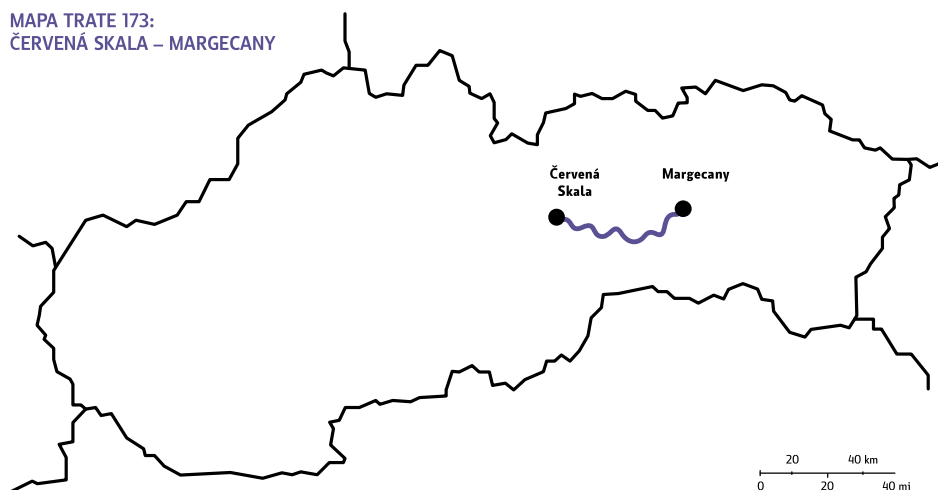
Trať prechádza malebnou horskou krajinou po úbočiach pohoria Veľká Fatra na rozhraní s Nízkymi Tatrami a Kremnickými vrchmi. Na tejto náročnej horskej trati na styku Veľkej Fatry a Kremnických vrchov sa spolu nachádza 22 tunelov v súhrnnej dĺžke 12 211 metrov, 112 mostov (čo je viac ako štvrtina všetkých tunelov na Slovensku) a priepustov. Na stavbe pracovalo až do 12 339 pracovníkov (máj 1938), a tak už 19. decembra 1940 bola slávnostne otvorená. Koncom 2. svetovej vojny ustupujúci Nemci zničili väčšinu viaduktov a mostov a po ich oprave bola premávka obnovená 17. marca 1946. Najdlhší tunel na



6 Nálepko (vtedy Vondrišiel)

Ide o kolaudačný projekt z roku 1937. Rovnaký typ vznikol aj v Telgárte a Mníšku nad Hnilcom. Oproti predchádzajúcim projektom tu nastal výrazný posun vpred. Budovám už nedominuje vysoká strmá strecha, v popredí sú geometrické prvky, neomietané murivo. Zdroj: archív ŽSR

MAPA TRATE 173:
ČERVENÁ SKALA – MARGECANY



trati je zároveň najdlhším na Slovensku a dokonca aj v bývalom Československu. Volá sa Čremošiansky tunel a meria 4 698 metrov. Jeho výstavba bola jedným z najväčších projektov v dejinách našich železníc. Postavením Čremošianskeho tunela vyvrcholila výstavba železničných tunelov na území Slovenska. V rámci architektúry výpravnej budovy v Hornej Štubni nešlo o nový návrh budovy, ale zopakovala sa stavba výpravnej budovy z trate Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom.

TRATĽ 173: ČERVENÁ SKALA – MARGECANY:

K budovaniu trate sa pristúpilo v medzivýstavnom období, keď existujúca (vtedy stále zväčša jednokoľajná) Košicko-bohumínska železnica už kapacitne nestačila. Výstavba trate a prepojenie Červenej Skaly a Margecany sa začalo budovať až 31. mája 1931. Práce boli poznačené svetovou hospodárskou krízou, čo predlžovalo čas výstavby. Po dokončení prepojenia Handlovej a Hornej Štubne sa technika i pracovníci mohli presunúť na stavbu novej trate. V existujúcom úseku s normálnym rozchodom sa vykonali len potrebné úpravy, pôvodne úzkorozchodný úsek Gelnica – Mníšek nad Hnilcom bol prestavaný a zvyšná časť po Červenú Skalu sa budovala úplne.

Výstavba trate v úzkom údolí bola náročná a vyžiadala si vybudovanie množstva zárezov, násypov i 6 mostov s rozpätím viac ako 10 m. Práve na neexistujúcom úseku v okolí Telgártu bolo nutné vybudovať najnáročnejšie stavby vrátane 281 mostných objektov (najväčším je viadukt pri Telgárte s hlavným oblúkom s rozpätím 32 m) a 9 tunelov s celkovou dĺžkou 3 800 m. Technicky zaujímavá je tzv. Telgártska slučka – špirálový tunel s polomerom 400 m, s dĺžkou 1 239 m, ktorý rieši nárust výšky o 31 m v stúpaní do sedla Besník. Objekty na trati sú: Telgártsky tunel, Hronský tunel, Besnícky tunel, Telgártsky viadukt (je to

železobetónová konštrukcia) a Chramošský viadukt (kamenný).

V rámci architektúry výpravných budov v tvorbe A. Škudlu sa ľudové prvky naposledy objavili práve na trati Červená Skala – Margecany (projekty 1933 – 1935), kde už budovy majú nové prvky geometrickej moderny. Zmena nastala aj vo výstavbe jednotlivých častí budovy, od ktorých sa oddelila stavba toaliet bez prepojenia verandou. Strecha sa už výrazne znížila a prebrala len funkčnú rolu. Tento typ budov sa použil aj na tratiach Púchov – Horní Lideč a Zlaté Moravce – Zbehy, kde však drevené ornamentálne štíty úplne chýbajú.

TRATĽ: MARGECANY – KOŠICE – BÁNOVCE NAD ONDAVOU – VOJANY – UŽHOROD:

Prvou novou československou železničnou novostavbou bolo predĺženie miestnej železnice Užhorod – Vojany (Vajany) do Bánoviec nad Ondavou. Jej cieľom bolo bezprostredne napojiť správne centrum Podkarpatskej Rusi Užhorod na železničnú sieť východného Slovenska. Projekt železnice vypracovala novozriadená Expozitúra pre štúdie a trasovanie železníc v Bratislave v roku 1919 a ešte v tom istom roku bolo ukončené i vymeranie novej železnice. S vlastnou výstavbou sa začalo 7. 1. 1920 a 20. 10. 1921 bola dokončená železnica odovzdaná do prevádzky. Od 23. 6. 1920 vykonával výstavbu železničný pluk československej armády. Pri stavbe tejto železnice sa použil aj materiál z demontovaných druhých koľají blízkych nevyťažných severojužných železničných spojení. Súčasne s výstavbou novej železnice bola zrekonštruovaná tiež staršia trať Užhorod – Vojany. Na začiatku päťdesiatych rokov 20. storočia sa začala výstavba trate Družba, ktorá súvisela s prestavbou trate Kysak – Margecany. Na trati Družba boli vybudované dva nové dvojkoľajné tunely, Bujanovský v dĺžke 3 410 m a Ružinský v dĺžke

131 metrov. V roku 1955 názov Košicko-bohumínska železnica zanikol a v roku 1964 bola dokončená elektrifikácia celého úseku trate.

ZÁVER

Téma železničnej architektúry hlavne na Slovensku je spracovaná naozaj len veľmi okrajovo. Pritom sú to práve železničné budovy, ktoré prešli mnohými rekonštrukciami (ich staršie vzhľady sú len skúpo zachytené na fotografiách) a pomaly miznú najmä na rušených alebo málo používaných tratiach. Nejde však len o výpravné budovy, ale aj budovy mnohých zastávok, zamestnaneckých bytov, výhrevní, vodární, stavadiel, viaduktov, mostov, tunelov atď.

Seminárna práca na tému Moje malé dejiny architektúry 20. storočia bola spracovaná v akademickom roku 2017/2018, keď bola autorka študentkou IV. ročníka FA STU.

Použitý zdroj:

www.mdc.sk/stranka/strucny-vyvoj-zeleznicnej-siete-na-slovensku

www.zsr.sk/slovensky/historia-zeleznic/1873-1918.html?page-id=1275

www.vlaky.sk