

2. Prevádzka parnej trakcie na Slovensku po ukončení pravidelnej prevádzky parných rušňov

Ing. Michal TUNEGA
ŽSR, Železničné múzeum SR

Neustále odkladaný **koniec parnej prevádzky na Slovensku** nastal v roku **1980**, teda v časoch hlbokého socializmu. Vtedajším železničným funkcionárom väčšinou záchrana artefaktov železničnej histórie nič nehovorila, nechceli sa ňou zaoberať a parné rušne a všetko s nimi súvisiace bolo akýmsi pomyselným trňom v oku, ktorý bránil Československým štátnym dráham stať sa vzorom modernej železnice. Z technických múzejných inštitúcií sa železničnej doprave venovalo **Národní technické muzeum v Prahe**, ktoré sa už v roku 1970 mohlo pýšiť prvým funkčným múzejným parným rušňom 387.043. Múzeum sice zbierkotvorbu vykonávalo na území celého Československa, ale správalo sa v podstate „čechocentricky“, čo sa aj naplno prejavilo pri delení majetku po rozpade Československej republiky, resp. ČSFR.



Parné rušne 498.106 a 387.043 na ceste do Leopoldova na rozlúčkovú akciu s parnou trakciou na Slovensku. Kým Mikádo bolo už 10. rokom prevádzkovým zbierkovým predmetom Národného technického múzea v Praha, Albatros bol súčasťou zbierkového fondu múzea len niekoľko mesiacov. © archív ŽM SR

Slovenskému ekvivalentu, **Slovenskému technickému múzeu v Košiciach** chýbala akákoľvek angažovanosť v otázkach železničnej dopravy, ktorá dokonca spôsobila v niektorých prípadoch nenapraviteľné straty v podobe nezachránených vzácných vozidiel. Našťastie sa v danej atmosfére našli ľudia odhodlaní situáciu na Slovensku zmeniť a nenápadne sa chopili opratí.

Ešte skôr, než z trati zmizli posledné parné rušne, sa začali formovať **dobrovoľnícke skupiny**, ktorých cieľom bolo vytypovať všetko, čo malo na železnici historickú hodnotu a následne sa pokúsiť to zachrániť. Našťastie sa aj v radoch železničných funkcionárov našli osvietení ľudia, ktorí týmto aktivitám pomáhali, alebo ich rovno viedli.



Záchrana rušňa 422.0108 z bratislavského Kovošrotu v roku 1979 © archív ŽM SR

Dosiahnuté výsledky, v podobe zachránených artefaktov síce na jednu stranu zviditeľňovali túto činnosť, na druhú stranu poukazovali na nesytemovosť použitých riešení, z čoho v konečnom dôsledku vyplynul ďalší hlavný cieľ dobrovoľníkov, ktorí medzičasom rozbehli spolupráce s rôznymi organizáciami, a to inštitucionalizácia aktivít na záchranu železničnej histórie. Výsledkom dlhoročných snáh, skomplikovaných prietahmi a nezáujmom kompetentných bol **Rozkaz náčelníka Východnej dráhy č. 5** (č. j. 500/83-O27/1 zo dňa 2. 5. 1983). Týmto rozkazom bol od 1. 7. 1983 zriadený **Pamätník železničnej dopravy na Slovensku** ako súčasť účelovej výkonnej jednotky **Strediska technického rozvoja (STR)** (od roku **1986 Múzejno-dokumentačné centrum**, od 1. 1. 2018 **Železničné múzeum Slovenskej republiky**).

Prvé mesiace od vzniku Pamätníka sa niesli v optimistickom duchu. Podarilo sa na seba prevziať všetky zachránené vozidlá a aj vďaka priaznivej situácii vo vedení Správy Východnej dráhy a dlhodobu panujúcemu neporiadku na železnici vytvoril najhodnotnejší základ jeho dnešnej zbierky. Následne však bol Pamätník čoraz častejšie konfrontovaný s neutešenou situáciou na železnici, a tak sa prakticky celé 80. roky 20. storočia navonok prezentoval najmä zbierkovými predmetmi, zreštaurovanými prevažne dobrovoľníckou prácou. Medzi ne patrilo aj **prvý slovenský múzejný parný rušeň 310.433**, ktorý sa podarilo sprevádzkovať v roku **1981** ešte pred vznikom Pamätníka v podmienkach dielni vtedajších **Švermových železiarní v Podbrezovej**.



Prvý prevádzkyschopný múzejný parný rušeň na Slovensku – 310.433 © archív ŽM SR

Keďže vnútro podnikové kapacity ČSD horko ťažko stíhali pokryť vlastné potreby, ďalším obdobím priaznivým pre opravu parného rušňa bol až koniec 80. rokov 20. storočia, ktorý sa niesol v duchu príprav a realizácie podujatia k 150. výročiu železníc v Československu. Vtedy bol sprevádzkovaný **druhý slovenský parný rušeň – 556.036**, ktorý **17. októbra 1980 viezol slávnostný vlak** z Bratislavy do Leopoldova pri príležitosti **ukončenia prevádzky parnej trakcie na Slovensku**.



Parný rušeň 556.036 ťahal dňa 17.10.1980 posledný parný vlak bežnej prevádzky parných rušňov. Do zbierok podnikového múzea sa dostal až 29. júla 1986 a ako múzejný bol prvý krát sprevádzkovaný v apríli 1989 © archív ŽM SR

Niektorí z dobrovoľníkov, ktorí rozbiehali aktivity smerujúce ku vzniku Pamätníka sa postupne pokúsili v starom **rušňovom depe Bratislava východ** popri konzervácii získaných vozidiel aj o opravu parného rušňa **422.0108** (v roku 1988 prerušenú pre neopraviteľnú poruchu kotla) a od roku 1988 aj parného rušňa **331.037**.



Prvým parným rušňom sprevádzkovaným dobrovoľníkmi v starom rušňovom depe Bratislava východ bol rušeň označený 331.037, pôvodne 375.666 MÁV. Získaný bol od MÁV v auguste 1988 © archív ŽM SR

Na prelome rokov 1989/1990 sa tiež naplno rozbehla spolupráca s dobrovoľníckou skupinou pri rušňovom depe (RD) Vrútky, ktorá sa ujala opravy parného rušňa **433.023** (dohoda o spolupráci medzi RD Vrútky a STR Bratislava bola podpísaná v auguste 1989, rušeň sa podarilo sprevádzkovať začiatkom roka 1991) a pokračovala opravou ďalšieho stroja – **475.196**.

Postupne sa začali vytvárať aj ďalšie dobrovoľnícke skupiny – vo Zvolene, pri RD Bratislava hl., v Prievidzi, Poprade a v Haniske pri Košiciach. Tie svoju silu a um naplno preukázali pri príprave a realizácii podujatí spojených so **150. výročím železníc na území Slovenska**. Nielen, že dokázali v spolupráci s príslušnými rušňovými depami náročne zreštaurovať viaceré historické vozidlá (počas osláv boli ako funkčné prezentované slovenské parné rušne 310.433, 331.037, 422.0108, 475.196, 486.007 a 498.104), ale bravúrne zvládli ich prípravu a prezentáciu na jazdách mimoriadnych vlakov. Tým zároveň dokázali, že sú reálnou silou, schopnou postarať sa v budúcnosti o prežitie rozhodujúcich artefaktov našej železničnej histórie.



Rušeň 433.023 na fotografii Petra Kalla počas pobytu v Topolčanoch pri jednej z nostalgických jazd. Napriek len 5 a pol ročnému múzejnému prevádzkovému životu absolvoval veľké množstvo jazd mimoriadnych vlakov © archív ŽM SR

Začiatkom 21. storočia po rozdelení unitárnych ŽSR na správcu infraštruktúry, osobného dopravcu a nákladného dopravcu, obaja novovzniknutí štátni dopravcovia v konečnom dôsledku prestali javiť záujem o železničnú históriu s odvolaním sa na zlú finančnú situáciu a samotné ŽSR bez potrebných prevádzkových personálnych kapacít nebolo schopné



Šľachtičná 475.196 je stálicou medzi prevádzkyschopnými parnými rušňami. S malými prestávkami, nevyhnutnými na opravárenské zásahy, vyvolanými potrebou naplniť legislatívne požiadavky, je v múzejnej prevádzke od júla 1992 © archív ŽM SR

zabezpečiť prevádzku historických vozidiel. Jedinou možnosťou ako pokračovať v úspešnej prezentácii živej železničnej histórie bolo zmluvné **zverenie starostlivosti o historické železničné vozidlá** do rúk osvedčeným **dobrovoľníkom**, ktorí medzičasom nadobudli právnu subjektivitu formou založenia **občianskych združení**. Samotné podnikové železničné múzeum, ktoré medzičasom získalo **štatút registrovaného múzea** sa ďalej venovalo zákonným činnostiam a vlastným prezentačným projektom. Popri tom zabezpečuje metodickú, čiastočne administratívnu a príležitostne aj finančnú a materiálnu podporu spolupracujúcim občianskym združeniam.



Medzi 145. a 150. výročím príchodu prvého parného vlaku na Slovensko sa podarilo sprevádzkovať albatros 498.104. Technicko-bezpečnostnú skúšku absolvoval v marci 1994 © archív ŽM SR

40 rokov po ukončení parnej prevádzky je teda pri popísanom nastavení možností nasledujúca situácia v oblasti zachovaných parných rušňov:

Železničné múzeum Slovenskej republiky od ukončenia opravy v roku 2018 prevádzkuje parný rušeň **310.433**, udržiava vo vystavovateľnom stave rušne **310.097**, **310.0107**, **434.128** a **534.0471** a pripravuje obnovu vystavovateľného stavu na akumuláčnom parnom rušni **CN 40 – 2483**.

Klub priateľov histórie železničnej dopravy Bratislava v rokoch 1999-2011 náročne sprevádzkoval parný rušeň **555.3008** vykurovaný vykurovacím olejom, ktorý dodnes prevádzkuje a po odstavení rušňa 331.037 z prevádzky (pre potrebnú väčšiu opravu kotla) rozbehol sprevádzkovanie rušňa **399.005**.

Klub železničnej nostalgie Bratislava východ od roku 2009 pracuje na sprevádzkovaní Mikáda **387.017**, pričom v súčasnosti finišuje oprava tendra k tomuto rušňu.

Albatros klub naďalej prevádzkuje rýchlikový rušeň **498.104**.

Spolok Výhrevne Vrútky popri starostlivosti o rušne **475.196** a **556.036** v roku 2018 v spolupráci so ŽSR opätovne sprevádzkovali rušeň **486.007**, pričom sa dosiahlo priblíženie vzhľadu do stavu po vyrobení v roku 1936. Popri tom, v závislosti od potreby údržby a opráv uvedených troch rušňov, spolok postupnými pomalými krokmi pracuje aj na oprave rušňa **524.1117**. Zároveň udržiava vo vystavovateľnom stave rušeň **433.023**, ktorý bol ešte v roku 1996 odstavený z prevádzky.

Vrútocký Klub železničných modelárov sa momentálne stará o vystavovateľný parný rušeň **CS 400 – 3614**, na ktorom bol obnovený vonkajší vzhľad.

Prievidzský parostrojný spolok, ktorý pred pár rokmi odstaviť z prevádzky parný rušeň **464.001** v súčasnosti hľadá možnosti na rozbehnutie opätovnej opravy do prevádzkyschopného stavu.

Klub historickej techniky pri rušňovom depe Zvolen takisto pred pár rokmi odstaviť z prevádzky parný rušeň **422.0108**, ktorý momentálne udržiava vo vystavovateľnom stave a snaží sa získať prostriedky na jeho opravu a opätovné sprevádzkovanie. Súčasne intenzívne pracuje na sprevádzkovaní väčšieho rušňa **354.1178**.



Jedným z rušňov, ktoré sa podarilo sprevádzkovať pri príležitosti 150. výročia železníc na Slovensku bol aj Malý býček 422.0108. Posledný krát ťahal mimoriadny vlak v decembri 2015 a v súčasnosti Zvolenčania hľadajú možnosti na jeho opätovné sprevádzkovanie © archív ŽM SR

Občianske združenie Zubačka udržiava v prevádzkyschopnom stave ozubnicový parný rušeň **TIVc 4296**, ktorý bol v rámci projektu revitalizácie ozubnicovej železnice Tisovec – Pohronská Polhora dodávateľsky opravený z prostriedkov ŽSR v spoločnosti OKV Martin.

Popradský Klub železničných historických vozidiel udržiava v prevádzkyschopnom stave parný rušeň **477.013**, ktorý zatiaľ ako jediný slovenský parný rušeň vykurovaný uhlím absolvoval príslušné skúšky a je možné ho prevádzkovať za určitých podmienok aj bez inak potrebného **požiarneho vlaku**.

Klub historických koľajových vozidiel pri rušňovom depe Haniska pri Košiciach je veľmi blízko k sprevádzkovaniu rušňa **434.2338**, ktoré možno očakávať v dohľadnej dobe a úzko spolupracujúce združenie **Detská železnica Košice** sa podujalo na sprevádzkovanie rušňa **CP 600 – 3679**.

Intenzívne pracujú aj dobrovoľníci z **Podvihorlatského železničného spolku Humenné** na sprevádzkovaní parného rušňa **431.014**.

Zvyšné parné rušne na Slovensku sú buď doposiaľ neopravené, alebo sa nachádzajú vo vystavovateľnom stave na niektorom z pomníkov venovaných sláve fenoménu železničnej dopravy, parnému rušňu.

Príspevok č. 2 – Konferencia Klubu priateľov železníc Trnavy a okolia, Trnava, 22. október 2020.



Parný rušeň 310.097 dojazdil v roku 1968 v bežnej prevádzke ako posledný svojho radu. Následne bol v rokoch 1972 – 1973 zrenovovaný do vystavovateľného stavu a umiestnený na pomník v depe Bratislava hlavné. V roku 1980 bol vystavený v Leopoldove pri rozlúčke s parnou trakciou na Slovensku a následne sa vrátil späť do depa „na hlavnom“. V rokoch 2006 – 2007 bol už ako súčasť zbierkového fondu vtedajšieho Múzejno-dokumentačného centra poctivo zreštaurovaný opäť do vystavovateľného stavu a zaradený do expozície v starom rušňovom depe Bratislava východ © archív ŽM SR



Ďalším rušňom sprevádzkovaným v roku 1998 k 150. výročiu železníc na Slovensku bol najvýkonnejší horský rýchlikový parný rušeň medzivojnového obdobia – Zelený Anton 486.007 © archív ŽM SR



Zatiaľ posledným, dobrovoľnícky z úplného vraku sprevádzkovaným rušňom bola Mazutka 555.3008, ktorej oprava prebiehala v rokoch 1999 – 2011. Rušeň vďaka vykurovaniu vykurovacím olejom nepotrebuje, aby bol za jeho parným vlakom zavádzaný požiarny vlak © archív ŽM SR



Rušeň 339.005 s výrobným číslom 1000 z plzenskej Škody už nečaká na odstavnej koľaji na okraji depa, ale rozbehli sa ňom reštaurátorské práce.
© archív ŽM SR



Tendru 923.003 chýbalo na konci októbra 2020 už len pár drobností a vrchný náter. Nasledovať bude rušeň 387.017, ktorý po sprevádzkovaní rozšíri flotilu živých prvorepublikových rýchlikových strojov © archív ŽM SR



Zelený Anton sa pri príležitosti 100. výročia vzniku prvej Československej republiky podarilo ešte viac priblížiť stavu po vyrobení. Okrem vážnejších technických zásahov bolo doslova alchýmiou trafiť správny odtieň zelenej
© archiv ŽM SR



Rušeň CS 400 výrobného čísla 3614 sa nedávno dočkal nového vzhľadu. Farebná schéma by mala zodpovedať stavu po vyrobení v roku 1957
© archiv ŽM SR



Ušatá 464.001 si v Prievidzi odkrútila len 6 múzejných prevádzkových rokov. Následne bola začatá oprava s cieľom rušeň znova sprevádzkovať, avšak rôzne okolnosti zapríčinili, že práce nepokračujú tak, ako sme chceli © archív ŽM SR



354.1178 bude ďalším parným skvostom v depe Zvolen. Na fotografii z archívu KHT Zvolen z apríla 2020 vidieť, že mnoho práce už bolo spravenej, mnoho ešte len na dobrovoľníkov čaká, ale aktuálny stav naznačuje, že veci sa vyvíjajú správnym smerom. Treba len dúfať, že kompetentní umožnia združeniu pokračovať v prácach bez potreby sťahovania sa z rušňového depa Zvolen © archív ŽM SR



Zubačka je posledným na Slovensku sprevádzkovaným parným rušňom na normálnom rozchode. Jej opravu dokončila spoločnosť OKV Martin v apríli 2014 a následne sa rušeň presunul do Tisovca, kde sa postupne spustila jeho prevádzka na ozubnicovej trati Tisovec – Pohronska Polhora © archív ŽM SR



V roku 1999 bolo sprevádzkované prvé historické vozidlo normálneho rozchodu v rušňovom depe Poprad – parný rušeň 477.013. Do Popradu bol rušeň prevezený v decembri 1990 a úspešnú technicko-bezpečnostnú skúšku absolvoval 20. októbra 1999 © archív ŽM SR



Najbližšie k sprevádzkovaníu má rušeň 434.2338 v Haniske pri Košiciach. Je potrebné dokončiť niektoré rozpracované časti a snáď rušeň uvidíme v roku 2021 už aj na trati hýbajúci sa vlastnou silou © archív ŽM SR



V Košiciach sa rozhodli sprevádzkovať priemyslový parný rušeň CP 600 výrobného čísla 3679. Rušeň bol až do roku 2018 ako vystavovateľný umiestnený v Múzeu dopravy v Bratislave © archív ŽM SR



V roku 2017 sa rušeň 431.014 presunul do Humenného, kde sa rozbehla jeho oprava do prevádzkyschopného stavu. Vďaka ventilovému rozvodu bude po oprave jedinečný medzi funkčnými parnými rušňami na Slovensku. Na obrázku vidno, že na zrenovovanom ráme rušňa s parným strojom postupne vzniká v zadnej časti zásobník na uhlie a teda aj základ budúcej búdky rušňovodiča © archív ŽM SR

