

Železničná trať Červená Skala – Margecany (č.173) (1931-1936)



Projektant

Ing. Jozef Macoun, Královské Vinohrady
Ing. Vladimír Vlček, Praha
Ing. Čeněk Reisenauer, Praha
Ing. Rosenberg a Hradecký, Brno,
Techn. stav. spol. Brno

Zhotoviteľ

združené firmy Zdeněk Kruliš v Prahe,
Ing. Jaroslav Jáchymek v Brne a Ing.
Jaromír Schwarz a spol. v Prahe

Užívateľ

ŽSR, a.s.

Miesto

Trať č.173, je súčasťou prepojenia Zvolen
– Banská Bystrica –Margecany – Košice.
Banskobystrický a Košický kraj,
Slovensko

Popis

Spojenie so stredným a východným Slovenskom bolo ešte v tridsiatych rokoch 20. storočia nedostatočné. Okrem Košicko-bohumínskej železnici neexistovalo žiadne ďalšie železničné spojenie a vyhovujúce cestné spojenie tiež chýbalo. To bol dôvod pre výstavbu viacerých nových železníc. Jednou z nich bola aj trať z Červenej Skaly do Margecian. Patrí medzi 7 technických divov Slovenska.

Technicky najzložitejším úsekom bola výstavba železnice v okolí Telgártu. Údolie Hrona od Červenej Skaly má značné stúpanie, preto bolo potrebné železničnú trať rozvinúť, aby sa dodržali sklonové pomery. Uvažovalo sa s viacerými alternatívami. Nakoniec bola realizovaná alternatíva s najpozoruhodnejšou stavbou. Technicky zaujímavá je tzv. Telgártska slučka – špirálový tunel o polomere 400 m s dĺžkou 1 239 m, ktorý rieši nárast výšky o 31 m v stúpaní do sedla Besník.

Tesne za telgártskym tunelom prekonáva trať údolie 22 m vysokým a 86 m dlhým viaduktom so sklonom 17 ‰. Zatiaľ čo krajné časti viaduktu tvoria z každej strany dva kamenné oblúky so svetlosťou 9 m, stredná časť je preklenutá elegantným oblúkom s rozpätím 32 m. Telgártsky viadukt bol

prvou členenou oblúkovou konštrukciou zo železobetónu na tratiach ČSD.

Ďalším pozoruhodným stavebným dielom je až 18 m vysoký viadukt cez Chmarošku s deviatimi kamennými oblúkmi so svetlosťou po 10 m.

Trať pokračuje ďalej 250 metrov dlhým Hronským tunelom a nakoniec 848 metrov dlhým vrcholovým Besníckym tunelom. Vrcholovým, pretože sa v ňom nachádza vrcholový bod tejto trate vo výške 957 metrov nad morom. Je to zároveň najvyšší bod železničných tratí s normálnym rozchodom na Slovensku. Besnícky tunel je zároveň najvyššie položeným tunelom. Na tomto krátkom, len 12 km dlhom úseku pod Besníckym sedlom, musí trať prekonať rozdiel 172 metrov.

Na úbočí sedla Besník pramení rieka Hron, druhá najväčšia rieka, ktorá tu, na svojom hornom toku tvorí prirodzenú hranicu medzi Nízkymi Tatrami a Slovenským Rudohorím. Ďalší z náročných a veľmi atraktívnych úsekov tejto trate vedie Stratenskou dolinou, najkrajšou a najchladnejšou dolinou Hnilca, ktorá vytvára prirodzenú južnú hranicu Slovenského raja. Vybudované sú tu štyri tunely, tri väčšie mosty a množstvo skalných zárezov. Trať pokračuje málo obývaným územím Hnileckej doliny až po sútok Hnilca s Hornádom pri Margecanoch. V železničnej stanici Margecany sa pripája k hlavnému elektrifikovanému ťahu Žilina – Košice.

Celkom má táto 94 km dlhá trať deväť tunelov v dĺžke 3800 m, razených modifikovanou rakúskou metódou, 281 mostných objektov, 60 cestných nadjazdov a 70 potrubných priepustov. Množstvo zeminy a skál, ktoré bolo pri stavbe potrebné premiestniť predstavovalo úctyhodnú cifru 3 milióny kubických metrov. Na stavbu všetkých mostov, múrov a ďalších umelých stavieb sa spotrebovalo v otvorenej trati 110 tisíc m³ muriva, v tuneloch ďalších 68 tisíc m³. Stavba bola vzhľadom na nepriaznivú hospodársku situáciu 30. rokov realizovaná postupne od jari 1931 do júla 1936, kedy bola celá trať odovzdaná do prevádzky.

O pracovné sily nebola na stavbe núdza. V dobe hlbokkej hospodárskej krízy bola stavba tejto dlho sľubovanej železnice financovanej štátom v chudobnom kraji túžobne očakávaná, pretože predstavovala prakticky jedinú možnosť trvalejšieho zamestnania. Dokonca tu pracovali nezamestnaní železničiarri Košicko-bohumínskej železnice a bol tu aj tábor nezamestnanej mládeže. Na stavbe pracovalo okolo 7000 robotníkov, v období najväčšej intenzity prác až 9700 mužov a žien. Z nich bolo asi 59% miestnych, 35% z ostatných častí Slovenska a zostatok z ostatných krajov krajiny. Robotníci bývali v barakových táborech, kde nad mladšími malo dozor ministerstvo sociálnej starostlivosti.