

vili domčeky. Dobrý zisk mali mäsiari, remeselníci, obchodníci, pekáreň a hostinský. Očividne sa menil povrch chotára. Kde predtým rástlo obilie, zelenali sa stromy, tam pomaly vyvstával mohutný násyp, označujúci stále zreteľnejšie smer novej trati. Sprvu sa pracovalo na dve zámery neskôr na tri, takže sa pracovalo aj v noci pri elektrickom osvetlení. Je zaujímavé, že hoci naši občania dosť dobre zarábali, jednako sa nedali strhnúť k dajakým bitkám, alebo štrajkom. Ak bolo počasie priaznivé pracovalo sa v obmedzenom rozsahu aj v noci. Stavba novej železnice si vyžiadala niekoľko ranených, jedného zmrzčila (nejakého Trčku) a jedného v kameňolome zabila (Štefana Juríka). Takto dráha v zime 1936 stála už skoro hotová. Na jar 1937 v práci zostali už len domáci, z cudzích len odborníci. Železnica sa mala otvoriť v marci 1937, robili sa už prípravy, ale časť násypu sa pri Strelenke zosunula a otváranie dráhy sa odsunulo na neurčito. Po oprave násypu sa rozhodlo, že slávnostné odovzdanie Štefánikovej železnice sa stane 2. mája 1937 za prítomnosti ministra železníc p. Rudolfa Bechyného a iných hodnostárov. Otvorenie bolo vysielané rozhlasom. Po otvorení p. minister so sprievodom odišiel do Záríčia, aby sa poklonil Štefánikovej pamiatke pri jeho pomníku. Program osláv na Lúkach pekne spestril matičný spevokol z Púchova. V prvý deň vlaky vozili ľudí zadarmo. Je isté, že železničnou premávkou získali všetci občania doliny, ale Lúky sa takto stali srdcom kraja. K tomu sú predurčené hlavne svojím centrálnym položením.

Na pamiatku výstavby železnice sa miestni občania rozhodli postaviť kamenný kríž. Keď zbierka dosiahla požadovanú sumu, objednal farár Rudolf Minarický kríž, ktorý osadili pred katolíckym kostolom sv. Bartolomeja 11. októbra 1936. Na samotné vysvätenie bol pozvaný aj Dr. Jozef Tiso, t.č. dekan a farár z Bánoviec. Ten vo svojom príhovore ocenil dar obetvých občanov slovami: „Boh požehnal Vám – vy z toho čiastku vraciate Bohu.“



LYSÁ POD MAKYTOU

V septembri roku 1935 začali prípravné práce na stavbe dvojkolejnej železnice Púchov - Horní Lideč v okolí Lysej. Obyvatelia celého okolia sa tešili na práce, lebo verili, že si budú mať možnosť zarobiť. Stavba dráhy pokračovala na jar r. 1936, hneď ako zmizol sneh. Práca bola rozdelená na päť úsekov, z ktorých Lysá zaberala štvrtý úsek. Ten bol rozdelený na dve časti. Stavbu týchto častí vykonávali firmy Velflík a Zd. Kruliš z Prahy. Na úsekoch v Lysej pracovalo až 2000 pracovníkov. Za prácou sem prišlo veľa cudzích ľudí.

Z občanov v obci kto mohol, každý pracoval. Tí, ktorí mali konský potah, mohli si privyrobiť aj s konským potahom. Na železnici sa robilo 8 hodín. V lete sa pracovalo na stavbe železnice na dve až tri zmeny. Železnica bola dostavaná na jar r. 1937. 4. mája sa konalo slávnostné otvorenie železnice. Železničné zastávky v centre obce v Lysej a v Strelenke boli slávnostne vyzdobené.



Minister železníc p. Rudolf Bechyně.

Na otvorenie prišiel i pán minister železníc Rudolf Bechyně. V Strelenke, na pôde Slovenska ho privítal starosta obce Ján Kuzma. Boli tu žiaci a dospeli v krojoch, spievali lysianske piesne. V ďalšej zastávke v Lysej-centre bolo privítanie podobné, keď prítomných vítal dôstojný pán F. Mikuš, správca farnosti.



HORNÍ LIDEČ

Obyvatelé kraja Púchovskej doliny a Lysského průsmyku prožívali slávnostný deň, keď 2. května 1937 predal náměstek předsedy vlády a ministr železníc Rudolf Bechyně novou dvojkolejnou železnici gen. Milana Rastislava Štefánika, vedoucí z Horní Lideče do Púchova. S obyvateli se radovali všichni hosté, kteří se zúčastnili slavnosti s vědomím, že bylo dokončeno dílo nejenom technického významu, ale také hospodářského, sociálního a státně politického.

Spolu s tratí Přerov-Hranice-Vsetín-Horní Lideč se tak zkrátila asi o 30 kilometrů důležitá dopravní cesta mezi východem a západem republiky, zprostředkovaná do té doby oklikou přes



Stavba tunelu.

1928, tak vzniklo další propojení směrem na Slovensko.

Se stavbou železnice bylo započato v druhé polovině roku 1935 a stavba trvala 1,5 roku. Nová železnice v délce 28,5 km vede územím, které kladlo pracím velké překážky.

Např. v obci Střelná musel být proražen 300 metrů dlouhý tunel, před Púchovem byl postaven mohutný ocelový viadukt a mnoho dalších větších mostů, podjezdů, nadjezdů a jiných objektů. Potřebám veřejnosti začalo sloužit kromě stanic v Horní Lideči a Púchově šest oboustranných zastávek s krytými čekárnami a strážnými domky. Podstatná také byla skutečnost, že stavba poskytla obživu velkému množství pracovníků. Železniční trať Horní Lideč - Púchov se tak stala vyvrcholením mnohaletého úsilí o spojení Moravy se Slovenskem.



STŘELNÁ

Stavba železnice ve Střelně byla zahrnuta do V. nejnáročnějšího a nejdělsího úseku celé stavby. Práce byly zahájeny na celém úseku najednou. V tomto úseku se nachází jediný tunel na této trati.



Železniční stanice Střelná.

Žilinu – Bohumín. Horní Lideč se stala významným železničním územím, ke stávající železniční trati Vsetín – Horní Lideč – Bylnice, která byla vybudována v letech 1924 –

Mesto Púchov, Združenie obcí Púchovská dolina, obec Horní Lideč



HISTÓRIA
PÍSANÁ
NA KOLAŽÁCH

80. VÝROČIE

OTVORENIA
ŽELEZNIČNEJ TRATE
PÚCHOV
LÚKY POD MAKYTOU
HORNÍ LIDEČ
1937 - 2017

3. SEPTEMBRA 2017

80. VÝROČIE

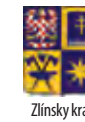
OTVORENIA ŽELEZNIČNEJ TRATE

gen. M.R. ŠTEFÁNIKA

PÚCHOV - LÚKY POD MAKYTOU - HORNÍ LIDEČ



Podujatie sa koná s podporou, Trenčianskeho samosprávneho kraja a Zlínskeho kraja





PÚCHOV

Čo píše kronika mesta Púchov o slávnostnom otvorení žel. trate: "Dňa 2. mája 1937 bola slávnostne zahájená doprava na železnici Púchov - Horný Lideč. Slávnostného uvítania ministra železníc zúčastnil sa i spevokol MOMS na stanici v Lúkach i v Púchove. Večer dávalo ministerstvo železníc v hoteli LILIENTHAL slávnostnú večeru, na ktorú boli pozvaní všetci šéfovia úradov z Púchova i z okolia a mnoho iných hostí."



Stará železničná stanica v Púchove.



Dr. Anton Neuman pri otvorení Púchov - Zástavka



DOHŇANY

V úseku Púchov – Horný Lideč začala výstavba železnice v máji r. 1935. Podľa vtedy platných zákonov mohol štát pre stavbu verejného záujmu vykúpiť pozemok alebo stavbu aj napriek nesúhlasu majiteľa. Tak bolo aj v Dohňanoch vykúpené 58

Horný Lideč
12.40 – 15.30



Střelná
15.40 – 15.42



Střelná
12.20 – 12.34

Lysá
15.52 – 15.55



Lysá
11.45 – 12.05

Lúky
16.00 – 16.03



Lúky
10.40 – 11.35

Záriečie
16.08 – 16.10



Záriečie
10.15 – 10.35

Dohňany
16.17 – 16.20



Dohňany
9.45 – 10.05

Púchov
16.35



Púchov
8.30 – 9.30

ZASTÁVKY VLAKU S PARNOU LOKOMOTÍVOU

domov a hospodárskych budov. Boli asanované. Ďalších desať stavieb bolo upravených, teda oplechovaných. Pri stavbe železničnej trate našli pracovnú príležitosť mnohí občania Dohňan. Medzi robotníkmi a pomocníkmi boli Gašpar Čvirik, Anna Čviriková, Ján Cabadaj, Ján Kolár, Ondrej Rusnák, Ján Jugáš, Ondrej Pivko, Pavol Bombilaj, Štefan Bernát st., Štefan Bernát ml., Anton Baška-Vrábel, Anton Leško, Ján Baška, Ondrej Pitvorec. Vtedajšie kolektívne zmluvy robotníkov a firiem, ktoré dráhu budovali, obsahovali aj výhradu, že robotník, ktorý by viackrát po sebe dosiahol menší výkon ako 2,4 m kubického výkopu zeme za 7 hodín, môže byť v ten istý deň z práce prepustený. Plat za túto normu bol 2,40 korún na hodinu.

1. mája 1937 na novej železnici už premával vlak. V slávnostný deň odovzdania dráhy do prevádzky, na železničnej zastávke v Dohňanoch predniesol príhovor k ministrovi železníc správca školy, učiteľ Ladislav Michalús. Okrem slávnostného príhovoru správcu školy bol kultúrny program doplnený aj odovzdaním kytíc dievčatami a mládenkami v krojoch, krátkym pozdravením zástupcov roľníctva robotníctva a hrou kapely. Školské deti k tejto príležitosti uvili venčeka zhotovili malé zástavky, ktorými pred príchodom ministra a jeho delegácie, mávali v ústrety.



ZÁRIEČIE - ŽELEZNIČNÁ ZASTÁVKA PRE OBCE ZÁRIEČIE A MESTEČKO

Pri príležitosti začatia výstavby železničnej trate Púchov - Horný Lideč sa v Záriečí v máji 1935 uskutočnilo slávnostné odhalenie pomníka generála Milana Rastislava Štefánika.



Stavbu železnice v Záriečí a Mestečku realizovali firmy Hlava a Domanský a prácu tu našli mnohí nezamestnaní. Ako spomínajú pamätníci, materiál sa vozil na konských povozoch, kopalo sa ručne, rovna-



LÚKY POD MAKYTOU



Železničná stanica Lúky pod Makytou.

Hlavný podiel na znížení počtu nezamestnaných mala stavba železnice z Horného Lideča do Púchova. Trať sa začala budovať 15. júna 1935, ale s plánovaním postaviť železnicu, ktorá by spojila Slovensko

s Moravou cez Lýsky priesmyk sa začalo už pred I. svetovou vojnou v Budapešti. Až v tridsiatych rokoch sa však na stavbu našlo dostatočné množstvo financií. V treťom týždni mája 1935 zopár chlapov v mieste terajšej stanice započalo pracovať. Každodenne tu pribúdalo pracovníkov. Ubúdalo nezamestnaných ba onedlho už ich nebolo. Pribúdalo robotníkov zo všetkých krajov Slovenska a republiky. Tichá dolina ožila nebývalým ruchom. Všetky bývania boli obsadené, chudobnejší sa utiahli do kuchýň a komôr ba museli sa vystavať aj 4 drevené baráky. Celá stavba bola rozdelená na úseky. Lúky patrili k 3. a čiastočne k 4. úseku. Obyvatelia Lúk, ale aj celej doliny mali zo stavby viacnásobný úžitok, muži dostali prácu. Povedľa bytov dobre speňažili mlieko, mliečne výrobky, hydinu, lesné plody a podobne. Po ulici bolo ísť však dosť nebezpečné. Neustále sa premávali ozrutné nákladné automobily, po práci zas uháňal domov dlhý rad cyklistov. Smrteľné nešťastie sa u nás na ceste neprihodilo, v iných obciach áno. Robotníctvo vyplácali dvojtýždenne. Takto sa míňali týždne a mesiace. Občania mali slušný zárobok, poplatili si časť dlhov, niečo prikúpili alebo oprava-

