posted by Willant on 6. december 2014 - 19:42
23.02.2019 - posledná úprava článku. 

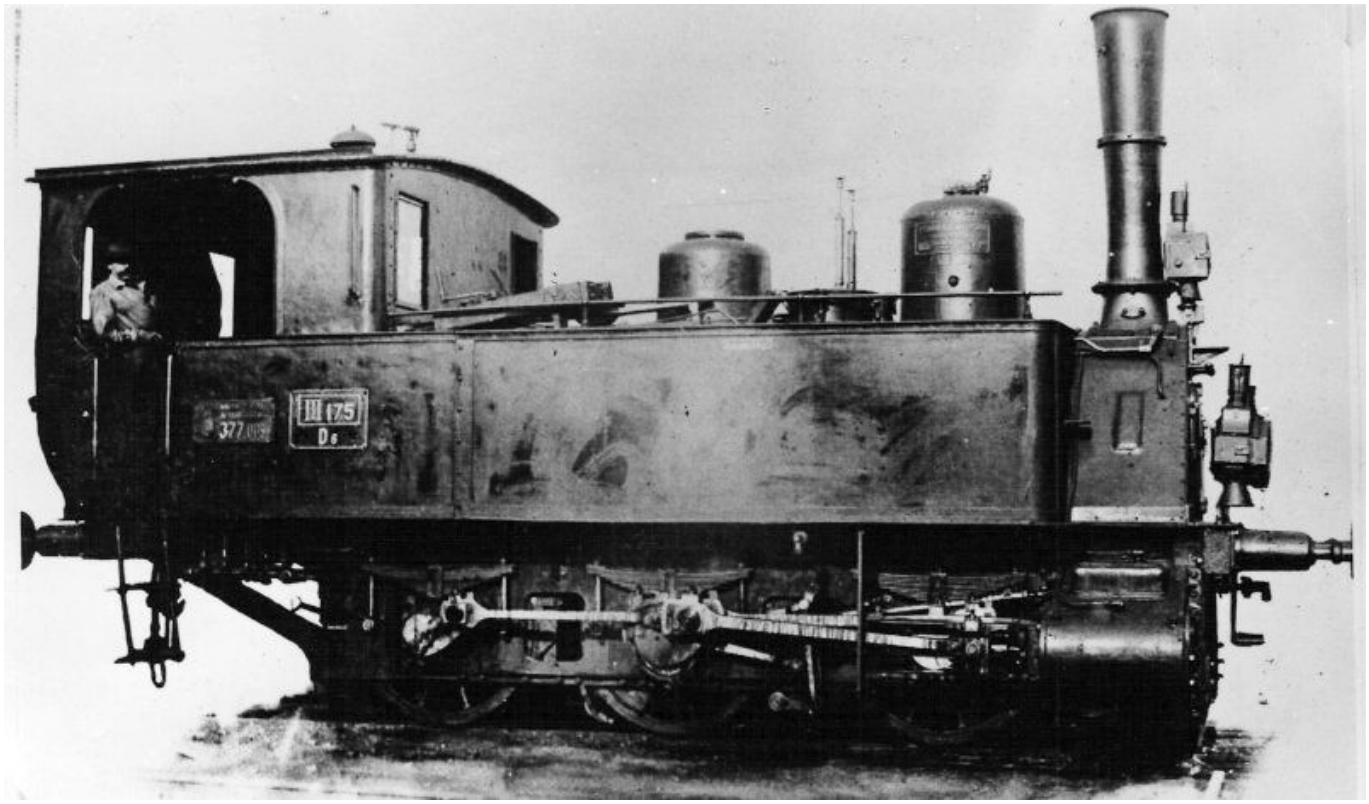
História výstavby železníc v Štúrove a okolí **[1]**



Dejiny železníc na terajšom území Slovenska sa začali písať v novembri 1836 na ustanovujúcom valnom zhromaždení účastinárskej spoločnosti pre výstavbu konskej železnice Bratislava - Trnava (neskôr až po Sereď), ktorej prvý úsek bol sprevádzkovaný 27. septembra 1840. Prvý pokus využiť parný stroj pre pohon železničného vozidla uskutočnil v rokoch 1803 - 1804 Angličan Richard Trevithick. Etapu vývoja jeho základného usporiadania uzavrel stroj Planet Stephenson v roku 1830, ktorý sa stal predobrazom tradičnej konštrukcie tohto typu železničného trakčného vozidla po celých nasledujúcich 140 rokov jeho výroby. Prvé parné rušne na slovenských železniciach koncom 40. rokov 19. storočia pochádzali zo zahraničných lokomotíviek. Boli pomerne jednoduché, bez kabíny rušňovodiča.

Úvahy o výstavbe železničnej spojnice Viedne a Pešti s možným pokračovaním k Čiernemu moru boli motivované exportnými záujmami Uhorska. Viedli k projektu železnice Viedeň - Bratislava - Nové Zámky - Štúrovo – Pešť – Debrecen. Po dlhotrvajúcich bojoch medzi koncepciou trasy po ľavom alebo pravom brehu Dunaja na tento projekt obdržala roku 1844 koncesiu *spoločnosť Uhorskej centrálnej železnice*, ktorá bojovala za ľavobrežnú trasu. Takto eliminujúc výstavbu veľkého mosta cez Dunaj. Bolo ale nutné premostiť menšie rieky so severo-južným smerom toku, ústiace do Dunaja. Práce začala *Magyar Középponti Vasúttársaság (MKpV)* na viacerých miestach naraz v roku 1844. Podľa zákonného nariadenia XXV/1836 [2]

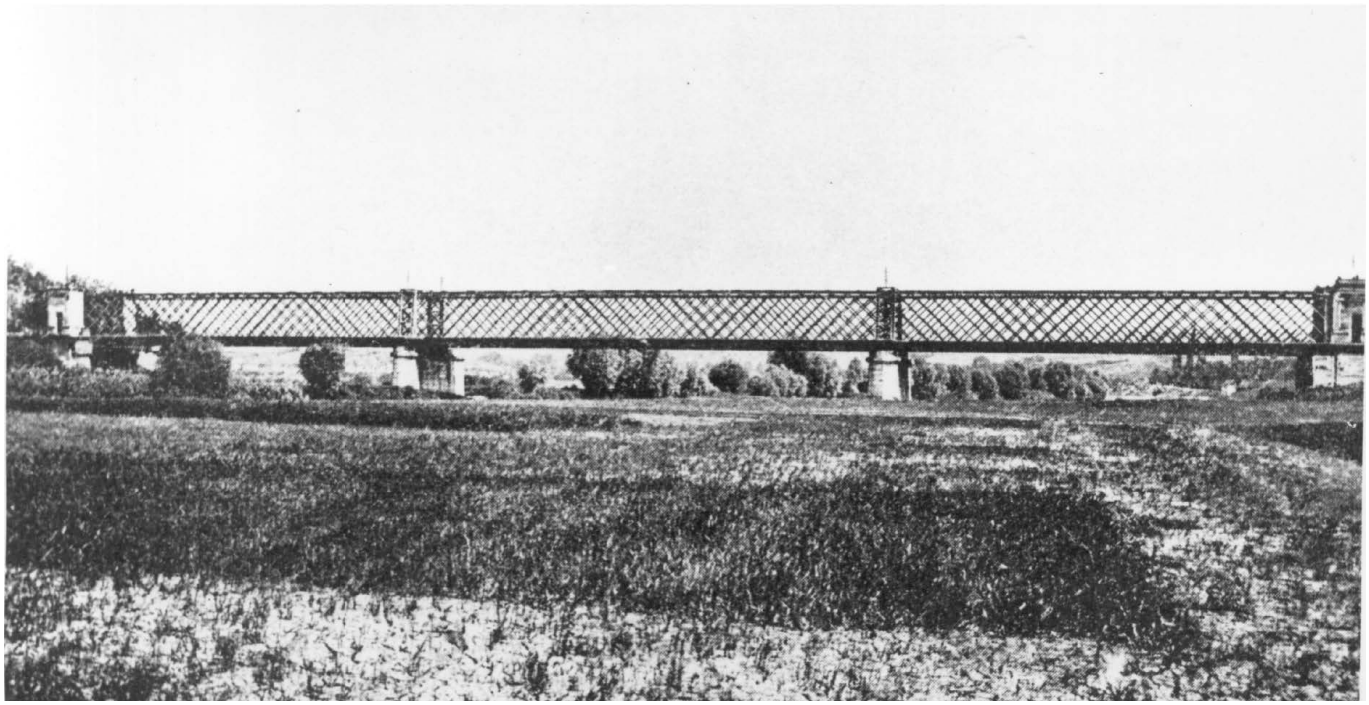
Železničné mosty nad Hronom a Ipľom



Koncesia bola vydaná dňa 16.5.1844 spoločnosti Uhorská centrálna železnica na výstavbu trate Marchegg - Bratislava - Štúrovo - Pešť. Ako prvá bola odovzdaná do prevádzky trasa Budapešť - Vácov. Bola to prvá 33 km trasa parnej železnice v Uhorsku. Slávnostne bola daná do prevádzky 15. júla 1846. Trasu Vácov - Párkánynána (dnešné Štúrovo) začali budovať až po Maďarskej revolúcii 1848. [3] Na tejto trase prešiel prvý vlak 15. októbra 1850.

Neskôr sa sa otvorila parná železničná komunikácia medzi Budapešťou a Viedňou. Vykonanie prvej skúšobnej jazdy rušňom ARAD bola dňa 21.11.1850 na traťovom úseku Bratislava - Nové Zámky. Po revulúcii firma MKpV zanikla a jej nástupcom sa stali Rakúske juhovýchodné železnice. (Südöstliche Staatsbahn - SÖStB). Trasa Budapešť Viedeň bola otvorená 16.decembra 1850.

Výstavba železníc značne ovplyvnila životy tunajších občanov pomohla rozvoju obchodu, trhy sa rozšírili, vybudovali sa mosty cez rieky Ipeľ a hron. Prvým mostom cez hron bol drevený most ktorý v roku 1859 nahradil oceľový. Mal podobnú konštrukciu ako terajší Štúrovský most. Železnú konštrukciu mosta doviezli z Biedermannsdorfu (pri Viedni) zo závodu Martinsen. Po 40-tich rokoch v roku 1898 ho zbúrali a na jeho miesto postavili novú železnú konštrukciu. Trať v čase výstavby bola jednokoľajová. V Kamenici zo začiatku zastávka nebola. Budovu železničnej stanice postavila Spoločnosť štátnych železníc z Rakúska len v roku 1882. Trať bola upravená na dvojkoľajovú v roku 1893. Železnú konštrukciu mosta vymenili naposledy v roku 1994 za novú, ktorá už nemá oblúkovitý tvar.



Podobný osud mal aj most nad riekou Ipeľ. Drevený most nahradil v roku 1859 oceľový. Už vtedy počítali s dvojkoľajovou prevádzkou a nový most bol takto vybudovaný. Druhú koľaj postavili až v rokoch 1872 - 1885 medzi Parkanom a Bratislavou. Nosnosť mosta bola na konci storočia nedostačujúca, preto už zememeračské práce v roku 1898 boli predzvesťou výmeny celej konštrukcie. Búranie začalo v roku 1900. V tento rok odovzdali do prevádzky nové mosty. Každá koľaj dostala samostatnú mostnú konštrukciu. Most bol odovzdaný 27. novembra 1900. Severný most má vybudovaný chodník pre peší prechod. Po trianonskej dohode sa stal z mostu pohraničný prechod až do roku 1945, kedy ho ustupujúce nemecké vojská zničili. Obnova začala podľa plánov vyhotovených 2. decembra 1946. Mosty boli projektované na 7x25 tonovú záťaž. Pravú koľaj premostili v roku 1948 a ľavú o rok neskôr. Podľa medzištátnej dohody je pravá koľaj (bližšie k Dunaju) v správe Slovenska a druhý most v správe Maďarska.

Staničná budova



Staničná budova Štúrova pôvodná, zvonku, ako sme si už povedali, pôsobí dobrým dojmom, fasády totiž nedávno vynovili. No interiéry pripomínajú Matuzalema. Ešte dobre, že na stanici už majú ústredné kúrenie. Kotolňa je, žiaľ, na tuhé palivo. Zemný plyn je v tesnej blízkostí stanice, no v polovici osemdesiatych rokov ČSD nemalo potrebných päťstotisíc korún na prívod plynu a rekonštrukciu kotolne, hoci štúrovská stanice mala v tom čase obrovský význam, denne ňou prechádzalo tridsať párov nákladných vlakov. Staničný areál je jedným z najväčších na Slovensku. Na jeho začiatok a koniec nedovidíte. Množstvo koľajníc a okolo 170 výhybiek. Do roku 1990 mala stanica 950 zamestnancov...

Isteže, v dávnejšej minulosti štúrovská stanice nebola až taká významná. Za predmníchovskej republiky zamestnávala iba sedemdesiat ľudí. V prvej polovici päťdesiatych rokov prechádzalo cez Štúrovo osem až desať párov nákladných vlakov. V Štúrove vybudovali pohraničnú prechodovú stanicu. Od mája 1963 v Štúrove vykonávajú pohraničné prechodové služby i maďarskí železničiari. Sídlia tu tiež pohraničné colné a pasové orgány oboch štátov.

V máji r. 1963 sa otvára na území Štúrova spoločná - výmenná , pohranično-prechodová,medzinárodná stanice ČSD- MÁV (Štúrovo-Szob). Všetky služby týkajúce sa železnice, colnej a pasovej kontroly a orgánov štátnej správy (fyto, veterina, Koospol , Zelenina ,Inšpekta atdď.) vykonávajú sa v štúrove. Pre zabezpečenie väščej a plynulej priepustnosti stanice v r. 1964 sprevádzkovali reléové zabezpečenie (Integra-Domino).

Štúrovo sa stalo aj zriaďovacou stanicou. Aby sa uľahčil posun, roku 1965 vybudovali zvážny pahorok, následné sa radikálne zmenili technologické postupy. V areáli stanice vyrástli ďalšie objekty, blok A, blok B... V bloku A sídlia colné a pasové orgány oboch štátov, v bloku B železničiari ŽSR a MÁV . Blok B stojí na druhej strane širokej siete koľajníc. V roku 1964 sprevádzkovali reléové zabezpečovacie zariadenie Integra-Domino. Dosiaľ funguje bezchybne. O desať rokov neskôr odovzdali do užívania podchody k osobným nástupištiam a kryté perón y (1974). V roku 1969 ukončili elektrifikáciu trate Bratislava - Štúrovo - Szob (MÁV). Vzhľadom na dosiahnuté prevádzkové výkony stanica bola prekategorizovaná na Mimo - Triednu stanicu v rámci ČSD.

83 vagónový ťažkotonážny nákladný vlak absolvuje bez zastávky úsek Bratislava-Východné nádražie - Štúrovo (128 km), ako záväzok k 1. máju 1953. Ťahá ho parná lokomotíva 475.1132 (Šlechtična).


Világ proletárjai, egyesüljetek!

ÚJ SZÓ

SZLOVÁKIA KOMMUNISTA PÁRTJA KÖZPONTI BIZOTTSÁGÁNAK NAPILAPJA

1973. június 30.
SZOMBAT
BRATISLAVA
XXVI. ÉVFOLYAM
154. szám
Ára 50 fillér

A štúrovói (Párkány) vasútállomás három peron komplett kiépítése (Új Szó, 1973)



[4]A štúrovói (Párkány) vasútállomás a 100 évesnél öregebb vasúti állomások közé tartozik.A múltban nem törődtek fejlesztésével és 1945-ben mindössze 12 kilométer volt a sínhálózat hossza. És mi a helyzet ma? Az állomás tulajdonképpeni területén ma óriási sínhálózat terpeszkedik, amely több mint 68 kilométer hosszú. A štúrovói állomáson 24 óra alatt 16 gyorsvonat és 54 személyvonqt halad át; legalább 3000 teherkocsii tolatnak itt fel s alá, és körülbelül 40 tehervonalot állítanak össze. Az állomás előcsarnokában és a peronokon naponta legalább 2500 utas fordul meg. A kicsi vidéki városka, több mint 10 000 lakosú várossá fejlődőit. A jelentéktelen vasútállomást — amelynek ma már nemzetközi küldetése is van — a vasútépítők társaikkal együtt, főleg a Prágai Vasúti Villamosító Vállalattal a felismerhetetlenségig megváltoztatták. De ez még csak a kezdet. Štúrovo is új, korszerű vasútállomást kap. A terv szerint 1975-ben kezdik el építeni.

És addig?

(Foto www.fortepan.hu [5] - Karabélyos Péter)

Ma már folynak egy korszerű aluljáró építkezési munkálatai. Az aluljáró a három főperont köti össze. Magassága 2,52 méter, hossza 40, szélessége 20 méter. A költségek 3,5 millió koronát tesznek ki. E mű igényessége a többi „építménynyel“ együtt főleg abban rejlik, hogy az építkezések a teljes forgalom közepette folynak. A forgalmat csak a lehető legrövidebb időre állítják le.

A többi építményhez a három peron komplett kiépítése tartozik. De már az új állomás építkezési programjának a része.

Jelenleg az a fontos — ami az utasokat is mindenekelőtt érdekli —, hogy az aluljáró építésének befejezése után már nem kell a sínek között „táncolnunk“, a lábunkat a kemény töltésköveken koptatnunk, hanem kényelmes lépcsőkön „le- szállunk“ a széles „alagútba“, és kilépünk a peronra, ahol a vonat vár reánk.

Ez pedig már haladást jelent, lermészetesen mindez még nem lesz meg se ma, se holnap. Az igényes munkálatokat az építők kerek 500 napra tervezték. Természetesen munkanapra. Dolgoztak május 1-én és 9-én is. Itt nem ismerték se a szombatot, se a vasárnapot, ha a forgalom szüneteltetéséről volt szó, de még az éjszakát sem. A földmunkálatokkal három nap és két éjszaka alatt készen voltak, pedig 3000 köb méter kemény föld megmozga lásáról volt szó.

Ez volt az alap. De az ütemet nem csökkentették. Ellenkezőleg, a vasúti építők nekiláttak, mert egy nemzetköz! jelentőségű vasútállomás nem lehet olyan össze-vissza ásott hely, mint a bratislavai központi vásártér. Az 500 munkanapból múlnak az órák, a napok, a hetek és ma már a hónapok is, hogy egy napon teljes szépségében készen álljon a štúrovói korszerű állomás világszínvonalú aluljárójával, hogy méltó párja legyen a Nové Zámky -i (érsekújvári) vasútállomásnak.

JOZEF JANÍK Új Szó, 1973. június 30. (26. évfolyam, 129-154. szám)

SÖStB sa dostala do finačných ťažkostí. Svoje trasy Budapešť - Nové Zámky - Bratislava - Marchegg predáva 1. januára 1885 Rakúskej štátnej železničnej spoločnosti (StEG/ÁVT). Neskôr spoločnosť zoštátnia. V roku 1890 vzniká MÁV. Po trianonskej dohode 1. septembra 1919 bola založená ČSD. Personál na Slovenských železniciach bol po 1. svetovej vojne **z** veľkej časti maďarský. Prevažná väčšina týchto zamestnancov sa nestotožňovala s povojnovým štátoprávnym usporiadaním a odchádzala zo svojich miest, často pri nových pomerov aj aktívne pôsobila. Železničiarov slovenskej národnosti bolo v dôsledku dlhodobého maďarizačného tlaku na štátnych zamestnancov veľmi málo a zastávali predovšetkým menej významné posty podúradníkov a zriadencov. Vládny referent pre železnice Kornel Stodola zriadil na obsadenie Slovenska železničným personálom tri obsadzovacie komisie (pre západné, stredné a východné Slovensko). Tie postupovali za vojenskými útvarmi, prenikajúcimi na Slovensko a obsadzovali uprázdnené miesta českými železničiarmi i urýchlene zacvičovanými slovenskými nováčikmi. Maďarských železničiarov pripúšťali k železničnej službe, ak preukázali znalosť slovenčiny a zložili sľub poslušnosti. Samotné obsadzovanie prebiehalo často za vojenských akcií a prestreliek. Úspešne bolo ukončené do konca roku 1918. Nízke morálne nároky, kladené na železničný personál pri tomto prvom obsadzovaní slovenských železníc, sa v spojení s povojnovým nedostatkom – chýbalo vtedy všetko, najmä však byty, potraviny a železničný materiál všetkého druhu. V Štúrove boli staničné bytovky postavené až v roku 1920. Určité komplikácie v prvých rokoch existencie ČSD spôsobovala skutočnosť, že mnohí prevzatí železničiari boli cudzej národnosti a neovládali dostatočne služobnú reč. ČSD pristupovali k tejto otázke tolerantne a pripustili pomerne dlhú časovú lehotu na osvojenie služobnej reči. Pri udeľovaní definitívy výpomocným zriadencom a podúradníkom sa na zvládnutie češtiny alebo slovenčiny kládol zásadný dôraz až do konca roku 1922. Po tomto termíne boli v prípade preukázaného neovládania služobnej reči vyvodzované sankcie na platovom postupe.

Parkan - Čata - Levice

Trasa bola vybudovaná v dvoch etapách. 1. júna 1885 Parkan - Čata. 18. septembra 1887 Čata - Levice. Týmto sa Štúrovo stáva významným železničným uzlom. Trasu buduje OMÁV (Osztrák-Magyar Államvaspálya Társaság - Rakúsko-uhorská spoločnosť štátnych dráh) Vďaka tejto trase sa rozmohol priemysel. Po výstavbe vznikli mnohé továrne. Na tejto trase bola maximálna povolená rýchlosť 30 km/h Po vojne táto oblasť pripadla Československu.

Elektrifikácia už vtedajšej ČSD trasy Štúrovo - Bratislava bola v roku 1969. Trasa Szob Budapešť bola dokončená v roku 1971.

Od roku 1846 kedy otvorili prvých 33 km trasy sa po vypuknutie Prvej Svetovej vojny postavilo 21200 km dráh na území Uhorska. Hneď po odovzdaní do prevádzky vznikali vážne a menej vážne nehody. Prvú nehodu zažilo Štúrovo už v roku 17. mája 1856 Udalosť popisujú dobové noviny Vasárnapi Ujság s oneskorením niekoľko dní nasledovne:

Nehoda na trase Esztergom Nána.



Minulí týždeň sme písali ako parný vlak idúci z Pešti, prevrátil sa na násype medzi Szobom a stanicou Esztergom-nána a udalosť mala viac ľudských obetí. Teraz vieme podrobnejšie oboznámiť čitateľov čo sa vlastne stalo. Ako parný rušeň prichádzal z oblúku vytesaného do kopcov Burdova pred Kamenicou nad Hronom, jednému z dvoch rušňov sa zlomilo ľavé tiahlo parného ventilu, poškodilo koľaje, uhliak sa vykoľajil, roztrhlo tiahlo rušňa a spadlo z násypu, zároveň strhlo a prevrátilo 3 osobné vagóny.

V najprvšom vagóne sedela úradníčka Mária Matinides, ktorej v dobrej nálade dcéra práve báseň recitovala o anjelikoch, k veľkej veselosti ostatných, sa zrazu anjelikom ona sama stala. V tom momente počuli cestujúci velikánske myknutie, zrazu sa vozeň prevrátil a s rachotom sa zosypal do hlbín. Za niekoľko minút miesto ovládol krik a panika. Cez okná vozňa vyliezali cestújúci pomáhajúc ešte viac zraneným von. Jeden z Pešti a jeden lekár z Viedne Dr. Hainis a Dr. Folkman, súc priznali svoju profesiu slovom aj skutkom, ponáhľali sa na pomoc ošetriť zranených. . Príkladne pomáhal aj Vojvoda Koburský [6]. Malá recitátorka bola na mieste mŕtva, matka vážne zranená, slúžka ostala tiež na mieste mŕtva. Otec šiestich detí židovského vierovyznania po niekoľkých hodinách zraneniam podľahol. Ešte okrem toho sa zranilo 10 ľudí, takmer všetci bolo zamestnancami železnice. Veľkosť paniky umocňovala ešte strašná búrka ktorá vtedy zúrila celý deň a situáciu zranených vážne

komplikovala. Nadlho sa dočkali spásy v podobe parného nákladného vlaku, ktorý zbadajúc nehodu okamžite zastavil a previezol zranených do stanice Esztergom - nána. (Štúrovo)

Archív Vasárnapi Ujság 1854-1860 skrátené.

Po tejto nehode nasledovali ostatné... až do roku 2008.

Dňa 17. 5. 1856 medzi žst.Szob a Štúrovo došlo k vykoľajeniu rých. č. 53 z dôvodu lomu ojnice na jednom z dvoch rušňov. Vykoľajené vozne súpravy sa nahromadili na seba, poprevracali a spadli z násypu. Následkom nehody došlo k usmrteni 3 osôb a zraneniu 10 osôb.

Dňa 25. 1. 1893 medzi žst. Štúrovo a Gbelce osobný vlak 118 nabehol v hustej hmle na koniec pomaly idúceho nákladného vlaku 242. Pri nehode zahynul brzdár v poslednom vozni nákladného vlaku. Zranení boli 3 železničiari a niekoľko cestujúcich. Rušeň a viacero vozňov osobného vlaku vykoľajilo a bolo poškodených. 20 nákladných vozňov prevažne s dobytkom sa rozbilo a mnoho zvierat uhynulo.

Dňa 7.8.1945 došlo v žst Gbelce k požiaru a explózii muničného vlaku. Pri nehode došlo k dvom ťažko a štyrom ľahkým zraneniam.

Dňa 1.11.1952 medzi žst. Bíňa a Čata došlo k stretnutiu osobného vlaku 3204 autobusom



29.5.1990 KAMENICA nad Hr. zrážka EOs2122 a prac.vlak

Dňa 13.10.1954 v žst. Štúrovo vošiel vlak MOs 562 na 2. koľaj obsadenú rušňom a nabehol naň. Nehodu zavinil jednak vedúci posunu, ktorý dal rušňovodičovi rušňa príkaz, aby zašiel s rušňom na 2. koľaj, o čom ale neupovedomil výpravcu a tiež výhybkár, ktorý voľnosť koľaje zisťoval povrchne. Pri nehode boli ťažko zranené 3 osoby a ľahko zranených 18 osôb. Okrem toho došlo k veľkej materiálnej škode.

Dňa 7.11.1956 v žst. Štúrovo došlo vykoľajeniu nákladného vlaku.

Dňa 3.11.1965 v žst. Štúrovo došlo k vykoľajeniu T 458.1072.

Dňa 3.5.1985 v žst. Štúrovo došlo k vykoľajeniu pri posune.

Dňa 5.4. 1989 v žst. Štúrovo na koľaji č. 1f o 20.39 h. v km 188,800 došlo nabehnutiu posunujúceho rušňa na koniec posunujúceho dielu. Príčinou nehody bola nepozornosť rušňovodiča.

Dňa 1. 12. 1989 v žst. Štúrovo na koľaji č. 705 nabehol tlačený posunujúci diel III. zálohy na odstavené vozne, ktoré sa po predchádzajúcom odstavení dali samovoľne do pohybu. Keď sa rušňovodič vracal s posunujúcim dielom (tlačil jeden vozeň) opäť na 705. koľaj, neočakával, že záťaž bude stáť o 80 metrov bližšie, než ju zanechali. Pri nehode zahynul posunovač a na vozňoch vznikla škoda vo výške asi 15 000,- Kčs.

Dňa 29. 5. 1990 medzi žst. Kamenica nad Hronom a Štúrovo o 10.15 h. v km 194,400 na 2. traťovej koľaji nabehol vlak EOs 2122 na pracovný vlak (posun za označník). Nehodu zavinili výpravcovia z oboch staníc porušením hovorovej disciplíny, následkom čoho bol vlak 2122 bol vpustený na koľaj, kde ešte prebiehali výlukové práce. Pri nehode sa ťažko zranili 2 osoby a ľahko ďalších 5 osôb. Vážne poškodené 2 rušne (735 001-1 ČSD aV 43.1199 MÁV), 2 nákladné a 9 osobných vozňov. Celková škode na majetku železníc bola odhadnutá na 572 544.- Kčs a na majetku MÁV na 15 401 393.- Ft. Vlakvedúci posunujúceho dielu pracoval pod vplyvom alkoholu keď mal v čase nehody 1,34 ‰ alkoholu v krvi.

Dňa 20.12.1992 v žst. Štúrovo pri prudkom náraze na odstavenú súpravu došlo k vykoľajeniu jednoúčelového špeciálneho dvojvozňa na prepravu aut.

Dňa 22.2.1994 v žst. Štúrovo počas posunu došlo k vykoľajeniu dvoch osobných vozňov 50 56 20 80 009-2 a 163-7 na výhybke č.117. Príčina nehody – vydlicová jazda.

Dňa 6.6.2005 v žst. Bíňa došlo na priecestí k stretnutiu osobného vlaku Mos 5902 (810.437-4) s osobným autom.

Dňa 3.2.2006 v žst.Štúrovo došlo k vykoľajeniu nákladných vozňov pri posune.

Dňa 12.5.2006 medzi žst. Pástovce a Čata došlo na zást.Zalaba v km 5.257 na priecestí k stretnutiu osobného vlaku Mos 6058 (810.662-7) s postrekovacím strojom.



14.7. 2006 ŠTÚROVO-KAMENNÝ MOST vlak MOs 5905

Dňa 14.7.2006 medzi žst.Štúrovo a Čata pred Kamenným mostom nad Hronom došlo o 6.44 h. v km 2,782 k zrážke vlaku Mos 5905 (810.357-4) s nákladným automobilom NZ -776 BR. Pri nehode bol usmrtený pracovník Rušňového depa Štúrovo Zoltán Kelecsenyi, ktorý cestoval domov po nočnej smene. Štyria cestujúci sa zranili ťažko a 10 ľahko.

Dňa 28.9.1996 v žst Kamenica n/Hr. Došlo k vykoľajenie vlaku Nex 41341na odchodovom zhlaví, pri odchode na nesprávnu koľaj.

Dňa 24.5.2007 v žst. Štúrovo došlo vykoľajeniu pri posune.

Dňa 22.2.2008 v žst.Štúrovo vykoľajenie nákladných vozňov na vlečke podniku “KAPPA”a.s.

Dňa 19.8.2008 v žst. Štúrovo došlo o 15.00 k vykoľajeniu vozňa 31 72 595 0430-4 počas rozraďovania cez koľajovú brzdu.

V pamätnej knihe žel. stanice Strekov je záznam o vyvraždení cele] rodiny strážníka Csandráka na strážnom domčeku č. 112, keď dňa 5.12.1922 bola žena zastrelená a deti vo veku 2 a 3 roky za živa hodené do studne. Dňa 13.6.1926 pri Novej Vieske 22-ročně dievča z nešťastnej lásky skočilo pod vlak. Dňa 13.8.1931 rušňovodič Bříza pri odchode vlaku 8801 sa tak vyklonil z rušňa (kontrola ložiska), že narazil hlavou do odchodového návestidla a bol na mieste mŕtvy.

Je kuriozitou, že prvým prednostom železničnej stanice Gbelce v roku 1851 sa stal gróf Karl Bedeus Freiker von Schasberg ktorého hlavnou pracovnou činnosťou bolo vítať šlachtu z Viedne, z Budapešti do poľovníckeho revíru v Gbelciach, Svodíne, Bátorových Kosihách. Funkciu prednostu vykonával do roku 1863.

Z veľkostatku z Malej Mužle na žel. stanicu Gbelce bola postavená úzkorozchodná konská železnice. V roku 1914 začali s vytyčovaním trate medu Gbelcami a Komárnom a s výkupom pozemkov. Zámer sa neuskutočnil z dôvodu vypuknutia I. svetovej vojny.

30.4.1939 priviezol “Zlatý vlak" pravicu uhorského kráľa Štefana I. z Budapešti do Nových Zámkov. Zástup sprevádzal pravicu zo stanice cez mesto na Hlavné námestie, kde sa na slávnosti osobne zúčastnil i Justinián Serédy, ostrihomský arcibiskup.

Ostatné archívne fotografie... [7]

Zdroje:
http://www.mdc.sk/ *[8]*
http://www.zsr.sk/ *[9]*
http://vasutmania.blogspot.sk *[10]*
http://hu.wikipedia.org *[11]*
150. výročie otvorenia železničnej trate Nové Zámky-Ersekújvár.
http://rail.sk/
http://www.vasutallomasok.hu/ *[12]*
http://www.vlaky.net/ *[13]*
http://www.zeleznicny.net/ *[14]*
http://www.kamenicanadhronom.sk/ *[15]*
Železničný zákon 1880/XXXI http://www.1000ev.hu/... *[16]*
Autori: Bc. Jozef Gulík, ***Vasárnapi Ujság 1854-1860,*** *Ing. František Daniel.*
https://rail.sk/arp/slovakia/zst/134361.htm [17]

Kategórie článkov: História [18]
Okolie [19]

Adresa zdroja (modified on 23.02.2019 - 15:12):http://sturovo.com/drupal/388/historia-vystavby-zeleznic-v-sturove-okoli

Odkazy
[1] http://sturovo.com/drupal/388/historia-vystavby-zeleznic-v-sturove-okoli [2] http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=5170 [3] http://cs.wikipedia.org/wiki/Ma%C4%8Farsk%C3%A1_revoluce_1848%E2%80%931849 [4] http://sturovo.com/drupal/sites/default/files/fortepan_57265.jpg [5] http://www.fortepan.hu [6] http://cs.wikipedia.org/wiki/Dynastie_Sasko-Kobursko-Gothajsk%C3%A1 [7] http://sturovo.com/fotoforum/thumbnails.php?album=search&keywords=on&search=vlaky_historia [8] http://www.mdc.sk/ [9] http://www.zsr.sk/ [10] http://vasutmania.blogspot.sk [11] http://hu.wikipedia.org [12] http://www.vasutallomasok.hu/ [13] http://www.vlaky.net/ [14] http://www.zeleznicny.net/ [15] http://www.kamenicanadhronom.sk/ [16] http://www.1000ev.hu/index.php?a=3&param=5922 [17] https://rail.sk/arp/slovakia/zst/134361.htm [18] http://sturovo.com/drupal/kategorie-clankov/historia [19] http://sturovo.com/drupal/kategorie-clankov/okolie