



Mračná pary a dymu z vchádzajúceho a odchádzajúceho nákladného vlaku dotvárajú pohľad na brestoviánske zhlavie stanice. 28. 10. 1967. (foto: Ondrej Řepka)

plaketu 20. výročia SNP za vynikajúce výsledky práce, 9. decembra 1964 nastalo medzi železničiarimi v Leopoldove rozrušenie po nájdení ľudskej hlavy v záchode vlaku 819 vychádzajúceho z Leopoldova smerom na Bratislavu. Nájdená bolo medzi Cíferom a Báhoňom. Táto neprijemná udalosť bola vyšetrená so zistením, že išlo o hlavu zavraždeného obyvateľa Bolerázu, ktorého zavraždila jeho manželka. Jeho mŕtve telo upálila a odnesením hlavy do

vlakovej súpravy chcela zahadiť stopu záhadného zmiznutia svojho manžela. Podľa neoverenej informácie sedela vrahyňa pri ceste z Trnavy medzi ľuďmi vo vlaku a na otázku, čo nesie so sebou odpovedala, že kapustnú hlavu.

Značné zlepšenie práce pri posune nastalo toho roku po odovzdaní staničného rozhlasu pre posunujúci obvod s možnosťou spätného hovoru v máji 1965. Pretrhnutie hrádze pri Čičove spôsobilo katastrofu na južnom



Kolektív pracovníčok mzdového oddelenia. Hore zľava pani Manduchová, Sobolčiaková, Galovičová, Vánčová, Viglašová, Karhanová. Dolný rad zľava: pani Šimová, Gazdiková, Julényová, Kňazovická, Jakabová. (zbierka: Ing. Julény)



Atmosféra dopoludňajších upratovacích prác pri bývalej trafike na železničnej stanici počas jari 1981. (archív ZSR)

Trenčianskej Teplej a vlaky smer Topolčany s preprahom v Leopoldove. Po elektrifikácii trate sa naďalej počítalo s vozbou manipulačných vlakov rušňami nezávislej, dieselovej trakcie. Elektrickými rušňami na službu posunu mali byť obsadené stanice Trnava, Leopoldov, Trenčín a Trenčianska Teplá.

Plánovaná bola i elektrifikácia trate Leopoldov – Lužianky – Kozárovce. Úsek Leopoldov – Lužianky mal byť elektrifikovaný medzi rokmi 1990–1995 a pokračovanie do Kozároviec po roku 1995. Vtedajšia turnusová potreba zahŕňala 2 rušne T 478.1 z RD Nové Zámky a 1 motorový vozeň M 286.0 z RD Leopoldov. Vožba osobných vlakov na tejto trati po elektrifikácii bola plánovaná buď pantografovými jednotkami alebo rušňami S 458.0, prípadne

S 499.0/S 499.1. Rýchliky smer Prievidza mali byť trasované úvratovo cez žst. Lužianky, kde mal byť vykonaný preprah z elektrickej na nezávislú trakciu a naopak. Pre nákladnú dopravu na trati bola vypočítaná turnusová potreba 6x S 499.0 (štyri rušne pre Pn dopravu, dva rušne pre postrkovú službu).

Je faktom, že parná trakcia v Československu oficiálne ukončila svoje pôsobenie v roku 1980, no posledný parný rušeň v histórii depa prešiel rukami skúsených zamestnancov dielne až v roku 1983. Naskytá sa odpoveď, ako je to možné? V roku 1983 sa totiž v stanici Plavecký Mikuláš nakrúcal film o živote ruského spisovateľa Leva Nikolajeviča Tolstoj, ktorý v roku 1910 zomrel v staničnom byte železničnej stanice Astapovo. Stanica sa

► Jeden z obehov rušňov T 478.2, platný od 31. mája 1982 dokumentuje vozbou, najmä manipulačných vlakov, na ramene Leopoldov – Bratislava-východ. (zbierka: Martin Zabka)



„QTV-čko“ je na 4. koľaji stanice pripravené na zahájenie napätovej výluky v neznámom mesiaci roku 1995. (foto: Martin Entner)

Pohľad na majestátnu budovu železničnej stanice v lete 1994 je doplnený o autobusy značky Karosa. (foto: Martin Entner)



Československé štátne dráhy - Bratislavská oblasť - RD Leopoldov.

S.j. 1994

V Leopoldove dňa 27.10.1992

KS RD Leopoldov
VS Trenč. Veľká
VS Trnava
OKS RD Leopoldov
VS Trenč. Veľká
VS Trnava

Vec: Správa o plnení hlavných úloh
organizácie za I. - III. štvrťrok 1992.

Hlavné depo Leopoldov splnilo za I.-III. štvrťrok hlavný ukazovateľ hrieku vozby celkom na 104,64 %. Hriek vozby neboli splnené v traktovi 70 - 90,50 %, v traktovi 80 - 90,73 %. Splnením tržieb v hlavnej činnosti je vykazovaný záporný hospodársky výsledok vo výške 2 822 000 Kčs.

V nehoďovosti vlakovej dopravy došlo k splneniu o jednu nehoďovú udalosť, keď boli zaznamenané celkom štyri nehoďové udalosti.

V rezerovosti pri zaznamenaní 7 pracovných dňov došlo v porovnávacom období k skoršeniu o jeden pracovný deň. Nepracovných dňov bolo zaznamenaných 07.

Pracovný hodiny osmiv hnačov vozidiel boli splnené celkovo - 75,06 %. Plánovaný stav úsebu bol dodržaný.

Plánované sadové prostriedky vo výške 46 813 000 Kčs zvýšené o opráviteľné položky vo výške 1 896 000 Kčs boli prekročené o 80.000 Kčs.

Límit nákladovej práce vo výške 23 618 hod. nebol prekročený, dosahovaný skutočnosť za sledované obdobie je 24 093 hodín.

Kutoňový stav pracovníkov k 30. .1992 je 1039 t.j. 6 pracovníkov menej ako je stanovené plánom.

Pracovník depo
K. J. 1994
K. J. 1994
K. J. 1994
K. J. 1994
K. J. 1994

Správa o plnení úloh činnosti RD Leopoldov dokumentuje počet zamestnancov depo, ktorých bolo ku 30. septembru 1992 na dnešné pomery neuvěřitelných 1 059. (archív ZO FSSR Leopoldov)



Železničné dejiny Leopoldova sú jedinečnou knižnou publikáciou vydanou pri príležitosti 150. výročia príchodu prvého vlaku do mesta. Pútavou a detailnou formou približujú historické udalosti, ktoré sa počas uplynulého jeden a pol storočia odohrali v tomto významnom železničnom uzle i jeho okolí. Publikácia sa venuje výstavbe Považskej železnice, rekonštrukciám stanice a rušňového depa, prináša kroniku udalostí, prehľad dislokácie rušňov i pohľad na činnosť depa a každodenný život v prevádzke. Text dopĺňa bohatý obrazový materiál – fotografie, archívne dokumenty, nákresy a historické mapy – zachytávajúci obdobie od roku 1876 až po súčasnosť. Nastúpte spolu s touto knihou do pomyselného vlaku, ktorý vás prevedie dejinami železnice nielen v Leopoldove.

