

Miesto sociokultúrnej skupiny v urbánnom prostredí

(Železničari vo Zvolene)

Katarína Košťalová

Na konci 19. storočia bol Zvolen malým, etnicky, konfesijným, sociálne, profesijne heterogénnym mestečkom. Táto rôznorodá rozvrstvenosť, diferencovaná štruktúra mesta, determinovala spôsob života i charakter kultúry v ňom. Jednotlivé skupiny (profesijné, konfesijné, etnické, vekové a iné) sa viac či menej zapájali a podieľali na sociokultúrnom charaktere mesta.

V mojom príspevku sa venujem významnej profesijnej skupine, ktorá výrazne ovplyvnila život mesta. Tou boli vo Zvolene železničari. Zachytávam obdobie od vzniku železnice až po medzivojnové obdobie.

Na prelome 19. a 20. storočia dochádza v Uhorsku k výraznej kvalitatívnej i kvantitatívnej zmene v rozvoji dopravy. Toto obdobie bolo aj obdobím najintenzívnejšej výstavby železníc na Slovensku. Mesto Zvolen bolo zaradené do budovania významnej železničnej siete, ktorá mala navzájom spájať Pešť–Šalgótarján–Lučenec–Zvolen–Kremnicu–Vrútky a napojiť sa na Košicko-bohumínsku železnicu. Na prácach spojených s výstavbou železnice sa okrem Slovákov podieľali aj Česi, Bulhari, Nemci, Rumuni i Taliani¹.

Železničný úsek Šalgótarján–Lučenec–Zvolen bol odovzdaný do prevádzky v roku 1871 a Zvolen–Vrútky v roku 1872. Tým sa uskutočnilo priame spojenie Budapešti so severným Slovenskom a po Košicko-bohumínskej železnici so Sliezsikom.

¹ Správy z časopisu *Obzor* z roku 1871 dokresľujú vznik železničnej siete – napríklad uvádzajú, že cesta vlakom z Pešti do Zvolena po novej železnici v roku 1872 trvala „rovných deväť hodín“. A ďalej: „Pri prácach stavania železnice zo Zvolena do Vrútok zamestnaných bolo v septembri 4250 nádeníkov, 1918 vŕšakových remeselníkov, 289 koní...“ (Zvolen 1993:76)

To, že sa Zvolen stal súčasťou dôležitého železničného spojenia, malo pre mesto a jeho rozvoj veľký, mnohostranný význam. Vytvorenie nových, výhodných dopravných možností bolo predpokladom pre ďalší ekonomický rozvoj mesta. S výstavbou železničných tratí súvisí aj budovanie celého mechanizmu potrebného na prevádzku, údržbu i opravu železníc. Vybuďovala sa železničná stanica, železničné dielne (dnes Železničné opravovne a strojárne) výhrevňa (dnes Rušňové depo). Rozširovaním železničnej siete sa vo Zvolene vytvorili nové podmienky na zamestnanie, nové pracovné príležitosti a počet obyvateľov mesta začína narastať. V roku 1870 mal Zvolen do 3 000, v r. 1890 už 6 173, v r. 1910 10 051 obyvateľov.

Podľa Služobného poriadku z roku 1907 boli do železničarskej služby prijatí muži², ktorí mali uhorské štátne občianstvo a ovládali maďarský jazyk, mali bezúhonnú minulosť, beztrestnosť, predpísané školské vzdelanie, odbornú spôsobilosť, usporiadané majetkové pomery, vek 18–35 rokov, zmyslovú a telesnú spôsobilosť pre službu, ukončenú vojenskú prezenčnú službu a zložili osobitné odborné skúšky (Rkp.: Kmeť 1995: 29).

Zamestnanci zvolenských železníc boli etnicky diferencovaní. Celé vedenie a všetky dôležité pracovné pozície boli obsadené Maďarmi.

Slováci zastávali väčšinou remeselnícke a robotnícke miesta. Veľa z nich bolo kovorolníkov, pochádzajúcich zo Zvolena a okolitých dedín, ktorí si obrábali vlastnú pôdu.

Vytvorenie Československej republiky bolo dôležitým medzníkom a vplývalo na všetky sféry života.

„K obyvateľom mesta, už vtedy dôležitého železničného uzla, sa aj v tomto období informácie o všetkých nových udalostiach dostávali skôr ako v iných podobne veľkých mestách na Slovensku. Zvolenčania sa skoro dozvedeli aj o vyhlásení Československej republiky ...“ (Zvolen 1993: 86)

Obyvatelia Zvolena boli vo veľkej prevahe slovenskej národnosti. Z vytvorenia Československej republiky prejavovali radosť a nadšenie. No pocity nadšenia, ktoré sa striedali s obavami, boli oprávnené. Štátnoprávne i ekonomické zmeny boli veľké.

Nevyhnutnou sa stala výstavba nových železničných sietí, ktorými sa mali navzájom prepojiť jednotlivé oblasti Slovenska a rozšíriť spojenie

² Pre nedostatok pracovných síl počas 1. svetovej vojny boli do výkonnej práce (nielen do administratívny) prijímané aj ženy.

s Českom. Samozrejme, že v tomto období došlo aj k zásadným personálnym zmenám.

„Práca s personálom na zvolenskej stanici, ktorá bola silným maďarizačným elementom za maďarského režimu, šla dosť pomaly... Množstvo personálu odoprelo sľužiť sľub republiky a presťahovalo sa do Maďarska. Zvolenský železničiar boli od nás prevzatí, vlastne skoro všetci rodom Slováci, občania zvolenský, ktorí tu mali svoje majetky, rodiny i príbuzenstvo.“ (Medvecký 1930: 283)

Do Zvolena, tak ako aj do iných miest, prišli kvalifikovaní českí odborníci, ktorí kladne ovplyvnili a v mnohom obohatili spoločenský život mesta. Podieľali sa na zakladaní rozličných vzdelávacích a umeleckých spolkov, boli iniciátormi mnohých kultúrnych – hudobných, divadelných podujatí a propagátormi i organizátormi športových, telovýchovných a turistických aktivít. Interetnické vzťahy medzi Slovákmi a Čechmi boli priateľské. Konfliktné situácie boli skôr ojedinelé a výnimočné.

„Bolo tu veľmi veľa železničiarov Čechov. Po I.svetovej vojne hádam aj väčšina. Zvlášť rušňovodičov bolo veľa Čechov. Až neskôr pribúdalo Slovákov. Ale tí Česi, doniesli určitý stupeň kultúry. Tí jednáli slušne s ľuďmi.“ (P. M., 1912)

„U železnici bolo veľa Čechov. No nemôžem na nich nič dopustiť. Veľa mi ich bolo kamarátov. Kadečo sme spolu pozažívali.“ (J. H., 1922)

„Čo boli Česi sa mi lepšie páčili ako Slováci. To boli rozumove vyspelejší. Aj humoru mali radšej.“ (K. G., 1903)

V roku 1932 bolo vo Zvolene 7 480 katolíkov, 5 426 evanjelikov, 550 židov a 796 iných vierovyznaní. Konfesionálne vzťahy medzi železničiarimi boli tolerantné. Najmä v práci neboli predmetom konfliktov. V zmiešaných manželstvách každý z manželov navštevoval „svoj“ kostol, manžel prípadne obidva.

Záujem o prácu na železnici bol veľký. Snáď najdôležitejším faktorom bolo, že železnica poskytovala sociálnu a ekonomickú istotu. Keď v roku 1922 ukončila činnosť vo Zvolene najvýznamnejšia továreň – Unionka, podstatne sa zhoršili pracovné možnosti a celková hospodárska i sociálna situácia. Naďalej sa však podporovalo dopravné zameranie mesta, najmä budovanie železničnej siete.

Na železnici platili presne stanovené zákony, pravidlá, morálne normy, ktorých dodržiavanie bolo dané zákonom a zároveň ich uplatňovanie

bolo stavovskou povinnosťou i hrdosťou. Ich dodržiavanie bolo zabezpečené aj prostredníctvom rôznych druhov sankcií. Sankcie sa uplatňovali nielen pri služobných previneniach, ale aj pri porušení stavovských povinností mimo službu³.

Zákony sa prísne dotýkali systemizácii miest, disciplíny, platobných dekrétov a postupov. Okrem pevného platu, ktorý bol na tú dobu značne vysoký, „...tak asi 2 400 korún dostal železničiar penziu za prvej republiky. To boli obrovské peniaze...“ (P. M., 1912) definitívni zamestnanci železníc mali mnohé sociálne výhody. Bolo im vyplácané výchovné a prídavky na deti⁴. Železničiar a ich rodinní príslušníci mali zľavnené, prípadne voľné lístky na cesty po železničných tratiach v republike i na zahraničných železnicách. Uhlie nakupovali za režijské ceny. Členovia sociálnych fondov, ktorých funkcia bola organizačná, spoločenská, podporná až charitatívna, mali možnosť chodiť do kúpeľov, sanatórií, mali právo na vyplácanie vdovského, sirotského, získať štipendiá na štúdium detí, príspevky a umiestnenie detí do prázdninových osád i príspevky na výbavu dcéram⁵.

Dôležitý železničný uzol vybudovaný vo Zvolene, kde končili aj pražské vlaky, bol pre mesto prínosom z viacerých dôvodov. Zvolen sa rozvíjal po stránke hospodárskej, obchodnej, kultúrnej i po stránke cestovného ruchu. Už samotný fakt, že železničiar i veľa cestovali a často nadväzovali kontakty i mimo republiky, napovedá tomu, že prísun rôznorodých informácií do mesta bol ich prostredníctvom intenzívnejší i aktuálnejší ako kdekoľvek inde. Železničiar i museli pravidelne, periodicky absolvovať odborné skúšky v Bratislave i Prahe, navyše mnohí v rámci zácviku pôsobili aj na iných železničných staniciach. Ich skúsenosti, inteligencia a samozrejme aj pomerne dobrá ekonomická situácia a životný štýl mali vplyv na to, že ich postavenie a sociálny status voči iným sociálnym skupinám v meste bolo lepšie. Oprávnené boli považovaní za nositeľov uvedomelého ducha a kultúry. Aktívne sa zapájali aj do politického života. Ľudia si ich vážili a pojem „železničiar“ mal vo Zvolene svoju úctu a váhu. Samotní železničiar i doteraz majú svoju stavovskú hrdosť a aj v bežnom kontakte nezabudnú zdôrazniť, že oni boli železničiar i.

³ Sankciované previnenia spojené s vykonávaním povolania: porušenie služobných povinností, opilstosť v službe, prijímanie úplatkov, pašovanie tabaku, štrajk a iné.

Porušenie stavovských povinností mimo služby: nemravné a nečestné jednanie, krádeže, opilstosť mimo služby, ťažké ublíženie a iné.

Sankcie: finančné, preloženie na nižšiu službu, prípadne prepustenie.

⁴ Výchovné a prídavky na deti sa vyplácali až do 18-teho veku dieťaťa, študentom stredných škôl do 21 rokov, študentom vysokých škôl do 24 rokov.

⁵ Výbavné v roku 1924 činilo 400–600 Kč.

„Za prvej republiky železničiar, to vtedy mal cenu. Vtedy si ctili železničiara. Mali sme definitívu. A aj keď bolo veľmi ťažko, každý rušňovodič vedel, ako skončí. Každý vedel, s akým platom pôjde do dôchodku a tak sa aj každý snažil získať čo najlepšie postavenie na železnici.“ (M. K., 1946)

„Mimoriadne priaznivé postavenie mali železničiari vo Zvolene...“ (J. A., 1915)

„A keď bol železničiar a ukázal reťazku, dostal aj na bork. Aj v krčme, aj v obchode. Lebo mal knižku a obchodník vedel, že vždy dostane výplatu a že potom zaplatí.“ (M. Š., 1926)

Železničiari vo Zvolene tvorili výraznú, vnútorne heterogénnu sociálnu skupinu. Vyplývajúc z ich postavenia sa „kastovali“ a každý si bol vedomý toho, aký sociálny status mu prináleží. „Sociálny status je pozícia, ktorú určitý človek alebo určitá skupina zaujíma vo vzťahu k druhým ľuďom v rámci daného spoločenského systému. Sociálny status je ovplyvňovaný vzdelaním, profesiou, príjmom, majetkom, mocou ap.“ (Bitušiková 1998: 26)

Dodržiavali sa predpísané i nepísané, presne vymedzené vnútorné pravidlá správania sa. Na pracovisku sa vyžadovala a prejavovala vzájomná úcta. Odev, železničiarске uniformy s doplnkami mali dôležitú vonkajšiu znakovú funkciu. Aj v bežnom, každodennom náhodnom kontakte takto vedeli, kto má aké postavenie na železnici a zároveň, akú normu správania si jeho postavenie vyžaduje. Súhrn noriem správania, ktoré boli uznávané, vyžadované a dodržiavané, určoval hodnotovú orientáciu skupiny.

„Taká disciplína bola, veď to bol polovojenský útvar. To sa musel kdekoľvek pozdraviť nadriadenému a nie len svojemu. A slušne správať.“ (J. M., 1912)

„To každý vedel, komu čo patrí. To sa vyžadovalo. A vykať. Disciplína a úcta bola veľká v tom čase...“ (P. B., 1920)

Najvýznamnejšie postavenie na železnici mali výpravcovia, náčelníci a rušňovodiči. Tým, že mali zodpovednú funkciu a absolvovali celý rad odborných kurzov, mali ich zamestnanci v úcte.

„Železničiari a hlavne rušňovodiči, to bola výsadná kasta. Tí pracovali len 25 rokov a potom išli do penzie. A najlepšie boli platení. Neboli horšie platení ako prednostovia. A vtedy, keď iní mali 500 korún, on išiel s 2000 korunovým platom do penzie.“ (J. M., 1912)

„Aj keď sa kúrilo uhlím, mašinfirer na parnej lokomotive si dal rukavičky

a v tej lokomotíve čo bolo z medi z bronzu sa muselo ligotať ako kľučky v Betliari alebo v nejakom kaštieli. A on bol tak, že si mohol dovoliť rukavičky aj v takejto profesii.“ (M. K., 1946)

„Rušňovodiči chodili v celulojdových golieroch s pripätou mašľou, v rukavičkách. Prišiel, skontroloval či je všetko čisté, siahol na rukoväť, či sú čisté. Na mašine sa muselo všetko ligotať. Tie bronzové súčiastky to musel mať vyleštené. Nikde fúkať nesmelo. Obliekol si belastníky – modráky a až potom išiel s tým rušňom. To boli páni, kasta.“ (J. A., 1915)

Rušňovodiči sa schádzali vo svojom Železničiarском dome, ktorý existoval už v 20-tych rokoch 20. storočia. Nachádzal sa na terajšej Ulici J. C. Hronského. Bola tam malá predsienka, výčap a viacúčelová spoločenská miestnosť /50m²/, s vtedy modernou olejovou dlážkou. V Železničiarском dome bol biliard, kartové stoly a neraz sa hrávali aj kolky. Na stenách viseli veľké tablá generácií rušňovodičov a rôzne, železničiarom blízke predmety a symboly. Čapovalo sa pivo, pila sa slivovica, aj tajne vypálená, fajčili sa cigarety. Železničiarский dom bol integrujúcim miestom, kde sa pre jeho neopakovateľnú atmosféru po práci veľmi radi stretávali. Keď niekto niekoho, prípadne niečo potreboval zohnať, šiel práve sem. Bola tu zriadená knižnica s rôznorodou literatúrou a časopismi i provizórne kino s papierovou kabínou. Organizovali sa tu aj podujatia pre deti. Iba v tomto prípade bolo povolené fajčiť „len“ pri výčape. Rušňovodiči pri pive dávali rady a zaúčali mladších kolegov. Rozvíjala sa tu aj narátorská tradícia. Navzájom si rozprávali príbehy z bežného života, o udalostiach osobných i verejných. K hlavným námetovým okruhom patrilo spomienkové rozprávanie a príbehy týkajúce sa ich profesie, (veselé zážitky, nešťastia, nehody) často úmyselne zveličené, chválenkárské – o tom, kto akú ťažkú situáciu zvládol, kto ako zachránil vlak, ako komu nechtyli brzdy apod. Hoci Železničiarский dom nebol pre širokú verejnosť otvoreným verejným pohostinským zariadením, okrem rušňovodičov sem mohli a aj radi prichádzali aj ich kamaráti a známi.

„To sa prišlo do typickej krčmičky, ktorá mala svoje čaro. Hralo sa o peniaze, neplatili zákony obmedzenia fajčenia.“ (M. K., 1946)

„To sa schádzali do Rušňovodičského domu všetci známi. Schádzali sa tam starí priatelia. Boli tam veľké táfle a zišli sa niektorí, čo si rozprávali zážitky. Chodila tam aj inteligencia, lekárnik, gynekológ, zverolekár, aj iní kamaráti.“ (J. H., 1922)

Aj keď boli železničiarri vnútorne diferencovaní, navonok sa prejavovali kompaktné a podľa ich slov, tvorili jednu rodinu. Vyplývalo to pravdepodobne z ich prísneho pracovného režimu, zodpovednej práce, ktorá sa musela vykonávať nepretržite, každý deň, za každého počasia. Boli na seba odkázaní a prepojení. Vzájomné vzťahy medzi zamestnancami sa prenášali aj do súkromia a spoločné kamarátstva sa budovali na základe profesijného a susedského spolunažívania. Navzájom sa neformálne navštevovali, spoločne trávievali svoj voľný čas v každodenných i sviatočných chvíľach. V prípade potreby si vzájomne vypomáhali. Podporovali sa morálne a mnohokrát medzi sebou uskutočňovali i finančné zbierky. Vypomáhali si pri stavbe domu, pri práci na poličkách a podobne. Rušňovodiči boli údajne chýrni zakáľači, a pretože mnohí železničiarri mali pri domkoch malé záhumienky s hospodárstvom, chodili si pomáhať aj pri zakáľačkách.

Vo Zvolene už v r.1920 vzniklo všeobecné stavebné družstvo československých železničných zamestnancov, Jednota, ktoré malo povolenie na stavbu rodinných domkov. Postupne sa pri dnešnej starej stanici vybudovala železničiariska kolónia. Bolo to 74 menších rodinných domkov so záhradkami a studňami. Takto aj navonok, miestom svojho bydliska, prezentovali svoj status.

Väčšina železničiarov boli spoločenski ľudia, ktorí sa radi zabávali a aj vedeli baviť iných. Často bývali práve oni organizátormi zábav, výletov, športových podujatí, či rôznych iných stretnutí. Nevyhýbali sa ani spoločenským aktivitám, ktoré pripravovali iné, im sociálne, či kamarátsky príbuzné skupiny. Pekne sa obliekali, mali galantné vystupovanie a pretože aj ich ekonomická situácia bola pomerne dobrá, boli vyhľadávanou partiou pre mladé Zvolenčanky. Známosti nadväzovali na námestí, na korze, ktoré viedlo od pošty ku Grandu, alebo na tanečných zábavách a výletoch. Najviac zábav a plesov sa uskutočnilo počas fašiangového obdobia a na Silvestra. Nemenej obľúbené boli aj nedeľné tancovačky pre vyššiu spoločnosť, ktorých miestom konania bol najmä Grand a kúpeľné mestečko Sliach. Borová hora i Robotnícky dom „zastrešili“ menej náročných. Majálesy a juniálesy sa zvykli konať na „fabrike“ – Unionke, na Strážach, na Neresnici. Tancovačky bývali aj v kaviarni Pod lipami, kde sa tancovalo aj vonku. K životnému štýlu patrilo vedieť dobre tancovať, pekne sa obliecť a viesť spoločenskú konverzáciu. Železničiarri okrem svojho Železničiarkeho domu najradšej navštevovali hotel Grand.

„Zábava železničiarov vo Zvolene vypadala veľmi dobre. Návšteva bola valná, cítil sa na zábave každý veľmi dobre a veselo!“ (Zvolenské noviny 1905)

„Inteligencia chodila do Grandu, remeselníci do Robotníckeho domu. Ovšem rušňovodič bol vítany všade, pretože mal peňazí. Nech je ako chce.“ (P. M., 1912)

„To by hádam ani nebol riadny muž, keby netancoval na Sliachi. Tam už nebolo turistickej výstroje na tancovačke. Musel byť oblečený akurát. Muži klobúky a dievčatá len v šatách a lodičkách. Kto nevedel tancovať, mohol byť akurát tak nešťastný. A to vtedy bolo veľmi vítané byť železničiarom. Najmä rušňovodičom. Dievčatá sa o nás zaujímali. To viete, keď mal stabilné zamestnanie, už sa mohol ženiť, už mal istotu.“ (J. H., 1922)

„Tancovať tango, valčík, foxtrot, to patrilo k základnému bontónu. Tu bol jeden tanečný učiteľ vo Zvolene, čo ma prišiel ko mne do bytu učiť tancovať. Stálo ma to 250 korún. Lebo ja som chodil do služby a nemohol som chodiť do tanečnej školy, tak prišiel on ko mne.“ (K. G., 1903)

Výraznou mierou k rozvíjaniu bohatej hudobnej tradície vo Zvolene v medzivojnovom období prispel aj Hudobný spolok železničných zamestnancov, ktorý nadviazal na tradíciu dychovej hudby továrne Union. Jeho povinnosťou bolo hrať na zábavách, štátnych oslavách, pri pohreboch členov spolku. Čistý zisk zo zábav a divadiel spolok odovzdával dobročinným, sociálnym fondom železničných zamestnancov.

„Cieľom tohto spolku bolo udržiavať a podporovať dychovú hudbu, pestovať vzájomnosť a starať sa o zdokonalenie odborného vzdelania tak medzi členmi kapely, ako i medzi ostatnými členmi spolku poriadaním prednášok, poučných i zábavných, odborných schôdzok členských.“ (Zvolen 1993: 228)

Stanovy spolku boli prijaté v roku 1927. Jeho prvým predsedom bol Ing. L. Machala a kapelníkom Hynek Homolka. V tomto období z približne 30 členného obsadenia bolo 20 hudobníkov českej národnosti. Vo svojom repertoári mali najmä tanečné, slávnostné i smútočné skladby. Muzikanti hrávali aj v iných kapelách, v iných mestách, čo tiež ovplyvnilo repertoár hudobného spolku.

„...a potom som bol do Zvolena stiahnutý ako kultúrny pracovník. V roku 1928 bol vo Zvolene Sokolský zlet. Tam, kde sú teraz internáty, za starým gymnáziom až po cintorín. Ja som hral na basovú trúbku v železničarskej kapele vo Vrútkach. A vo Zvolene potrebovali basovú trúbku. Tak ma tam nechali.

Prednosta prišiel, že ostávam tu vo Zvolene. Ale ak mám dlžobu vo Vrútkach, musím si to splatiť. Na druhý deň som mal ísť na lekársku prehliadku a o tretej na skúšku. Zahral som im dve overtúry a bolo.“ (K. G., 1903)

„Boli sme humorná partia. Aj v robote si nás vážili. To preto, že sme koncertovali i kade-tade. Nebolo vtedy tak najhoršie. Teraz sa mi to nepáči. Vtedy sa viac humoru pestovalo. V kapele bolo veľa Čechov a oni boli dobrí na figle.“ (K. G., 1903)

Významnú úlohu v kultúrnom živote Zvolenčanov zohrávali aj rôzne spolky. Samotní železničiarich mali niekoľko. Už od roku 1903 aktívne pracoval 17 členný strojuvodičský zbor.

„V spolku sa schádzali rušňovodiči, ktorí potom spoločne chodievali na rôzne kultúrne podujatia a hrávali krátke divadelné hry. Spolok mal aj sociálny program. Členovia mali povinnosť zúčastňovať sa na pohrebe zomretého člena zboru, ale mali aj finančne pomáhať pozostalým alebo pri nepredvídanej príhode.“ (Zvolen 1993: 271)

Členovia Zvolenského železničného potravinového družstva, založeného v roku 1907, mali nárok nakupovať lacnejšie potraviny. Spolok vykonával kultúrnu a osvetovú činnosť v oblasti racionálnej výživy.

V roku 1921 vznikol Spolok železničných kuričov, ktorý mal 130 členov. Spolok sa staral o zlepšenie pracovných podmienok kuričov lokomotív, o ich penzijné zabezpečenie a organizoval pre nich rôzne vzdelávacie podujatia.

Neďaleko starej stanice, vedľa reštaurácie Centrál, mali železničiarich svoje kúpele, ktoré mohli navštevovať v utorok až sobotu. Každý železničiar mal nárok na lístky, ktoré ho oprávňovali ísť do kúpeľov zdarma. Nachádzal sa tam bazén so studenou a teplou vodou, sauna i miestnosť s vaňami. Aj kúpele boli integrujúcim miestom, nakoľko muži v saune neraz rozoberali najrozmanitejšie témy zo súkromného i pracovného života.

Vznik a rozmach železničnej siete rozhodne silnou mierou prispel k rozvoju mesta Zvolen. Po zrušení továrne na plech, Unionky, železnica predstavovala v podstate jedinú možnosť stáleho zamestnania. Vytvorením pracovných príležitostí sa zlepšila hospodárska situácia mesta a jeho obyvateľov. Nastal prísun nových zamestnancov z rôznych kultúrnych prostredí, ktorí vniesli do mesta určitý stupeň vzdelanosti a kultúry.

S rozvojom železníc súvisí aj rozvoj cestovného ruchu a k nemu viažúci sa kultúrno-spoločenský život. Odborným vzdelávaním pracovníkov železníc, vzájomnými kontaktmi a prepojením s inými mestami súvisí prísun informácií do mesta, čím rastie aj duševný a kultúrny obzor samostatných Zvolenčanov.

Železničiari predstavujú vnútorne heterogénnu malú sociálnu skupinu, ktorá priamo i nepriamo ovplyvňovala spôsob a charakter života mesta. Kontakt s ostatným mestským obyvateľstvom bol priateľský, tolerantný, vzájomne sa rešpektujúci a obohacujúci. Boli iniciátormi mnohých kultúrnych a spoločenských podujatí v rámci mesta, na ktorých sa zúčastňovali aj inak profesijne orientovaní obyvatelia. Na druhej strane však predstavujú aj samostatnú, homogénnu skupinu s vlastným spôsobom i miestom zábavy, vyjadrovacích prostriedkov a jazyka. Mnohé železničiarске príhody prenikli do cyklu spomienkových rozprávání.

Vytvorením železničného uzla sa pre mesto Zvolen vytvoril základ pre jeho ďalší mnohostrannejší, kvalitatívnejší a rýchlejší rozvoj.

Literatúra

Hobl, J.: *Kaleidoskopické obrázky zo stredného Slovenska*. Banská Bystrica: Slovenská Grafia, 1926.

Kmeť, L.: *Železničné dielne Zvolen 1872–1919*. (Rkp.)

Kmeť, L.: *Železničné dielne Zvolen 1919–1938*. (Rkp.)

Kolektív.: *Zvolen*. Martin: Gradus, 1993. ISBN 80-901392-2-1.

Medvecký, K. A.: *Slovenský prevrat zv. II*. Trnava, 1930.

Archívne materiály

Zvolenské noviny, 1905.

Zoznam informátorov

Ján Andris, 1915, železničiar, rušňovodič

Pavol Bartík, 1920, náčelník stanice

Ivan Beník, 1939, železničiar-robotník

Karol Grčč, 1903, železničiar, člen dychovej hudby Hudobného spolku železnič. zamestnancov

Rudolf Greguš, 1919, náčelník stanice

Jozef Hoffman, 1922, rušňovodič, zamestnanec Prevádzkového riaditeľstva vo Zvolene

Marián Kološta, 1946, železničiar, kultúrny pracovník

Pavol Maťáš, 1912, rušňovodič

Miloš Šiška, 1926, železničiar

Mára Šišková, 1933, železničiarka

The Place of a social and cultural Group in Urban Environment (Railwaymen in Zvolen)

Katarína Košťalová

The way of life and the nature of culture in Zvolen was determined at the close of the 19th century by a diverse number of distinctive ethnic, religious, social and professional groups. Starting the 1870s the life in the town was increasingly influenced by railwaymen. The presented paper deals with the position of this professional group and its importance in the development of Zvolen's cultural activities between 1872 and 1938.

The employees of Zvolen railways were ethnically differentiated. Under the Austro-Hungarian Empire the whole management and all senior posts were occupied by Hungarians. Slovaks mostly held the posts of craftsmen and workers. Many of them were farming factory-workers, originating in Zvolen and surrounding villages who farmed their own land. At the time of Czechoslovakia the number of railwaymen in Zvolen increased thanks to the construction of new railway networks. Qualified Czech experts came to the town. Relations between Slovaks and Czechs were friendly. Conflicts were quite exceptional.

Given their firm position in the social and economic sphere, their social benefits and cultural activities, railwaymen as a professional group enjoyed high social prestige in Zvolen's urban society.

They created a significant, internally heterogeneous social group. Depending on their position, they created Acastes. Everyone was aware of his social status. Clearly defined internal rules of behavior (hierarchy of respect, clothes, places of meeting, cultural activities, intergenerational cultural exchange, etc) were observed not only at work, but also outside it. Nevertheless, outwardly they assumed a unified position. The solidarity was reflected in their own association life (engine-drivers association B1903, foodstuff cooperative B1907, association of railway firemen B1921, construction cooperative B1922, music association B1930). However, this had also an impact on the town's social life (organizers of parties, trips, sports events, participants in various types of entertainment, social activities, work with close groups from similar social environment, organization of parties of the town's middle class).

With their contacts, which crossed the bounds of the town, the railwaymen mediated cultural information to the urban society and were bearers of new cultural trends.