

## ZAPOJENÍ ŽELEZNIC PODKARPATSKÉ RUSI DO SÍTĚ DRAH ČESKOSLOVENSKA

Jan Rychlík

Železniční síť Podkarpatské Rusi byla budována postupně v letech 1871–1916 s ohledem na dopravní potřeby Uher, což znamenalo, že hlavní tratě vedly od haličských hranic na hřebeni Karpat jižním směrem do Velké uherské nížiny. Před rokem 1918 patřila většina železnic na Podkarpatské Rusi Uherským královským státním drahám (Magyar Királyi Államvasutak – MÁV), které také provozovaly dopravu na Marmarošských solných železnicích. Mimo MÁV zůstala úzkorozchodná (760 mm) Boržavská hospodářská dráha, Místní úzkorozchodná dráha v údolí Teresvy, vojenská úzkorozchodná dráha Užhorod – Antalovce, postavená v letech 1915–1916, a četné místní úzkorozchodné dráhy, sloužící především dopravě dřeva.<sup>1</sup> Hlavní trať MAV, vedoucí přes Podkarpatskou Rus, byly tři: 1) Budapešť – Debrecín – Szatmár (Satu Mare)<sup>2</sup> – Királyháza (Královo nad Tisou, Korolevo) – Máramarossziget (Sighetu Marmatiiei) – Korösmező (Jasiňa) s návazností na trať přes karpatský hřeben tunelem pod Jablonickým průsmykem do Woronienky, Woročty a Stanisławowa (Ivano-Frankivsk), resp. Kolomyje, 2) Budapešť – Miskolc – Sátorlajújhely – Čop – Bátu (Batevo) – Mukačevo – Beskid a odtud dále tunelem pod Vereckým průsmykem přes Lawoczne a Stryj do Lvova a 3) Nyíregyháza (kde trať navazovala na železnici od Budapešti a Debrecína) – Záhony – Čop – Užhorod – Užocký průsmyk, navazující na železnici Sianky (Šanki) – Sambor – Lvov. Horizontálně (v rovnoběžkovém západovýchodním směru) byly tyto tratě spojeny na jihu Podkarpatské Rusi železnici Bátu (Batevo) – Királyháza (Královo nad Tisou, Korolevo). Z Užhorodu odbočovala krátká místní dráha (nestátní, avšak v provozu MAV) směrem na západ do stanice Vajany-Drahňov.

Během první světové války byly železnice poškozeny, protože v souvislosti s boji v Haliči v letech 1914–1915 a 1916 se oblast stala frontovým, resp. s frontou bezprostředně sousedícím územím. Těžce poškozena byla zejména trať Máramarossziget – Jasiňa – Woronienka – Woročta – Stanisławów, kde byl zničen tunel pod karpatským hřebenem. Poškozeny byly dále horské mosty a tunely v Užockém a Vereckém průsmyku (na tratích do Lvova). Další škody byly způsobeny v roce 1919 při bojích československé a rumunské armády s vojsky Maďarské republiky rad.

Začleňování podkarpatoruských železnic do dopravní sítě Československých státních drah (ČSD) začalo sice hned v lednu 1919, kdy byla obsazena trať Čop – Užhorod – Užok, avšak tato první etapa neměla dlouhé trvání. Nástup maďarských armád znamenal, že doprava směrem na západ byla zcela přerušena. Most přes Bodrog

<sup>1</sup> Podrobněji o lesních železnicích viz: Beneš, K.: Železnice na Podkarpatské Rusi, Praha 1995, s. 54 násl.

<sup>2</sup> S ohledem na změny názvů míst i pravopisu (např. v maďarštině původně Akna Sztatina, později Aknaszlatina) uvádíme zpravidla jako první dobový název a v závorce název používaný v československém období a dnešní název.

u Slovenského Nového Mesta byl zničen dokonce dvakrát, po druhé při ústupu Maďarů, kteří zničili i most přes Tisu mezi Čopem a Záhony. Ředitelství ČSD v Košicích zřídilo pro oblast Podkarpatské Rusi zatímní inspektorát v Čopu (který ovšem tehdy ležel na Slovensku a nikoliv na Podkarpatské Rusi), avšak tento inspektorát obhospodařoval původně jen úsek Surty – Užok na trati z Čopu. V dubnu přibyla trať Užhorod – Antalovce, kterou 1. ledna 1919 MÁV postátnily a v květnu trať Čop – Batevo – Mukačevo – Beskid (směrem na Lawoczne). Celá oblast na východ od Čopu nicméně přešla za bojů s Maďary do správy rumunské armády, která postupovala od východu. Rumuni zůstali v Čopu až do 22. července 1919, kdy se začali stahovat opět na východ. 1. srpna vstoupila československá armáda do Berehova. Na východ od tohoto města zůstala doprava i nadále v rukou rumunské vojenské správy. Doprava ČSD (na západ od Berehova) byla velmi omezena, protože v celé oblasti zůstalo jen sedm provozuschopných lokomotiv, zbytek Maďaři zničili, nebo odvezli. Maďarský železniční personál byl nespolehlivý, místní rusínské (ukrajinské) obyvatelstvo nebylo dostatečně kvalifikované. Generální ředitelství ČSD proto obsazovalo stanice na Podkarpatské Rusi postupně českými železničními.<sup>3</sup>

Řádná pravidelná doprava byla v úseku Košice – Berehovo, Čop – Užhorod – Ščerbina (Šerbín, nedaleko Volosjanky, trať směrem na Užok), Batevo – Volovec (směrem na Lawoczne) a Užhorod – Vajany-Drahnov oficiálně zahájena od platnosti zimního jízdního řádu ČSD 1919/1920, tedy od počátku října 1919.<sup>4</sup> V roce 1920 převzaly ČSD i trať Berehovo – Királyháza (Královo n.T., Korolevo) – Máramarossziget (Sighetu Marmatjei),<sup>5</sup> kterou československá vojska obsazovala postupně od podzimu 1919, kdy byl zahájen postup z Berehova na východ. Od platnosti letního jízdního řádu 1920/1921 byla zahájena přímá doprava z Čopu do Marmarošské Sihoti (Máramarossziget, Sighetu Marmatjei) a byla také obnovena doprava na úzkorozchodné železnici Užhorod – Antalovce.<sup>6</sup>

V červnu 1920 se československá vláda rozhodla dobrovolně přepustit Marmarošskou Sihotí Rumunsku. Hranici mezi ČSR a Rumunskem tvořila nyní řeka Tisa až po soutok s říčkou Vișeu na východě. Tím byla československá železniční síť na Podkarpatské Rusi roztržena na dvě části. Trať Čop – Jasiňa vedla nyní mezi Teresvou a Trebušany (původně stanice Trebuša-Bělyj Potok, dnes je v těchto místech zastávka Dilove) v délce 47 km po rumunském území (mezi stanicemi Cimpulung la Tisa, nesoucí v určitém období též název Dragos Voda, a Valea Vișeului) a úsek na východ od Trebušan nebyl dosažitelný po železnici jinak, než přes Rumunsko, resp. – čistě teoreticky – velkou oklikou přes Lawoczne a Lvov směrem od Woronienky, kde však (v úseku Woronienka – Jasiňa) byla doprava zahájena teprve 15. června 1928. Kromě toho v bezprostředním sousedství Marmarošské Sihoti odbočovaly z hlavní dráhy dvě krátké tratě přes Tisu na sever: šlo o někdejší tratě Marmarošských solných železnic z Camara la Sighet (původně maďarsky Szigetkamara) do Slatinských dolů (Akna Szlatina, Solotvino) a

<sup>3</sup> Beneš, K.: op. cit., s. 20.

<sup>4</sup> Údaje jsou čerpány z úředních jízdních řádů. Prakticky úplná sbírka JŘ ČSD se nachází v Archivu Národního technického muzea (ANTM) v Praze, kde je též neúplná řada JŘ z doby před r. 1914 (Österreichisches Kursbuch). Část JŘ je též v Národní knihovně ČR (pro období I. ČSR pod sig. 54 F 4800, sig. 17 E 801, pro dobu před r. 1914 sig. 63 C 882). Je-li JŘ uloženo jen v ANTM, je to v poznámce uvedeno.

<sup>5</sup> JŘ ČSD – červenec 1920.

<sup>6</sup> Tamtéž.

z Bocicoul Mare do Velkého Bočkova (Velki Bičkiv).<sup>7</sup> Koncové stanice zůstaly na československém území a spojení bylo proto rovněž možné jen přes Rumunsko.

Zajištění dopravy přes Rumunsko sloužila peážní (= tranzitní) dohoda. Peáž byla provizorně zavedena dohodou ČSD a Rumunských železnic (Căile Ferate Române – CFR) již po odevzdání Marmarošské Sihoti Rumunsku.<sup>8</sup> Pro ČSD bylo výhodou to, že do Sighetu Marmației neměly CFR po svém území přístup. Příjezd byl možný jen po původní trati Budapešť – Jasiňa, která od roku 1919 sice v úseku Valea lui Mihai (maďarsky Ermihalyfalva) a Halmeu (maďarsky Halmi) vedla nyní po rumunském území,<sup>9</sup> avšak odtud dále až po Teresvu se v délce 71 km nacházela v Československu. 23. dubna 1921 byla v Bukurešti podepsána československo-rumunská obchodní smlouva, jejíž článek 6 zaručoval oběma signatářům právo na tranzit přes území druhé strany, dokud nebudou vybudovány dopravní spoje vedoucí po vlastním území. Smlouva vstoupila v platnost 10. listopadu 1921.<sup>10</sup> Československo získalo vedle peáže Teresva – Trebušany i právo na dopravu ze svého území přes Sighetu Marmației do Slatinských dolů (Solotvino) a Velkého Bočkova. Zvláštní úlevy byly stanoveny v osobní dopravě, kde cestující z Československa do Československa přes rumunské území nepodléhali celní a pasové prohlídce a mohli přestupovat přímo v Camara la Sighet či v Bocicoul Mare (v některých obdobích přímo v Sighetu Marmației) do vlaků do Slatinských dolů (Solotvino) a Velkého Bočkova. Obdobně mohli cestovat bez celní a pasové prohlídky v rumunských vlacích cestující z Rumunska do Rumunska přes Československo. Od roku 1922 byly v peážních vlacích zavedeny též zvláštní vozy pro cestující z Československa do Rumunska a opačně, ve kterých se prováděla celní a pasová prohlídka v pohraničních stanicích.<sup>11</sup>

Zlepšení dopravní situace na Podkarpatské Rusi bylo jedním z důležitých úkolů ministerstva železnic. Šlo především o zlepšení spojení Podkarpatské Rusi se Slovenskem. Zákonem č. 78/1920 Sb. z 30. ledna 1920 byla státem převzata místní dráha Užhorod – Vajany-Drahnov, která měla být zároveň přestavěna. O dva měsíce později – 30. března 1920 – schválil parlament zákon č. 235/1920 Sb. o stavbě nových železnic. Na Podkarpatské Rusi mělo jít o dráhu Chust – Mukačevo – Užhorod, přičemž se počítalo s pokračováním na západ a napojením na slovenskou železniční síť. Vlastní dráha Užhorod – Chust se sice nakonec nerealizovala, avšak trať Užhorod – Vajany byla prodloužena do Bánovců nad Ondavou na trati Michaľany – Medzilaborce – Lupkóv, což se ostatně plánovalo již v roce 1914. Provoz byl zahájen 20. října 1921.<sup>12</sup> Zákonem č. 71/1924 Sb. z 19. 3. 1924 byla postátněna Boržavská hospodářská dráha Berehovo – Kušnice s odbočkou Iršava – Kamjanka a spojkou Sevluš – Chmelník (Vinogradovo). Do státního provozu byla převzata i lesní úzkorozchodná dráha Teresva – Neresnice, prodloužená roku 1928 do Ust'-Čorné a pak ještě dále rozvětvená, avšak 1. dubna 1936 byla celá trať odevzdána Ředitelství státních lesů v Buštinu, které od 30. dubna 1937

<sup>7</sup> Bocicoul Mare znamená rumunsky rovněž Velký Bočkov. Část města na sever od Tisy, která připadla Československu, byla původně nazývána Kis-Boeckó, tedy Malý Bočkov.

<sup>8</sup> JŘ ČSD, zima 1920, trať 277.

<sup>9</sup> Tyto údaje jsou čerpány z JŘ MÁV a CFR. Maďarské jízdní řády jsou uloženy v Archivu Muzea dopravy v Budapešti (Közlökédési Múzeum Léveltár – KML). Rumunské se nacházejí v držení autora.

<sup>10</sup> Text dohody viz vl. nař. č. 402/1921 Sb.

<sup>11</sup> JŘ ČSD 1922.

<sup>12</sup> Hons, J.: Dejiny dopravy na území ČSSR. Bratislava 1975, s. 231.

zahájilo i osobní dopravu na odbočných tratích.<sup>13</sup> Velké úsilí československá železniční správa vyvinula při opravě tratí, mostů a tunelů. Postupně bylo obnoveno spojení s Polskem, a sice nejprve přes Verecký průsmyk (nákladní doprava od 15. 3. 1922, osobní od 1. 4. 1922), později (od platnosti jízdního řádu 1927/1928) přes Užocký průsmyk a nakonec o rok později i přes Jasiňu (Jablonický průsmyk).<sup>14</sup> Od roku 1924 byla po opravě mostu přes Tisu u Záhony obnovena též doprava z Copu směrem do Maďarska,<sup>15</sup> zatímco doprava do Rumunska přes Králova nad Tisou, Ďakovo a Halmeu existovala již od roku 1920.<sup>16</sup> V roce 1928 byla situace pokládána za stabilizovanou. V témže roku ČSD zavedly definitivní názvy stanic.<sup>17</sup>

Pokud jde o peáž přes Rumunsko, již v letech 1921–1923 byla projektována stavba normálněrozchodné železnice Teresva-Slatinské doly (Solotvino) – Velký Bočkov – Trebušany. Tíživá hospodářská situace neumožnila v období let 1919–1938 tuto stavbu realizovat. Protože Rumunsko bylo malodohodovým spojencem ČSR, nejevila se stavba nakonec jako mimořádně naléhavá. V letech 1932 a 1933–1934 ČSD místo železnice zřídily autobusovou linku Rachov – Velký Bočkov – Solotvino. Situace se však změnila v souvislosti s anexí Podkarpatské Rusi horthyovským Maďarskem 15.–18. 3. 1939. Spojení trianonského Maďarska s východní částí Podkarpatské Rusi bylo možné jen přes Čop, v úseku Taraczkoz (Teresva) – Trebusa-Fejérpatak (Trebušany) zůstala situace nezměněna, stejně jako dříve zde byla nutná peáž přes rumunské území. I když peážní dohody zůstaly zachovány a vztahovaly se i na průjezdy maďarských vlaků přes rumunské území (tratě někdejších Marmarošských solných železnic byly mimo provoz),<sup>18</sup> špatné vztahy mezi Maďarskem a Rumunskem přiměly maďarskou vládu již na jaře 1939 k zahájení stavby tratě z Teresvy do Trebušan podle původního československého plánu. 15. 2. 1940 byl uveden do provozu první úsek Taraczkoz (Teresva) – Aknaszlátina (Solotvino).<sup>19</sup> 30. srpna 1940 získalo však Maďarsko na základě 2. vídeňské arbitráže severní část Sedmihradska, čímž se na maďarské území dostala celá původní trať Budapešť – Debrecín – Szatmár (Satu Mare) – Mármarosziget – Kőrösmező (Jasiňa) včetně někdejších Marmarošských solných drah. Stavba nové železnice po pravém břehu Tisy tím ztratila opodstatnění. Teprve na počátku sedmdesátých let, tedy za sovětské éry, byla trať prodloužena až do Velkého Bočkova.<sup>20</sup> Úsek Velký Bočkov – Trebušany se nerealizoval. Za zmínku stojí, že Rumunsko po válce vybudovalo železniční spojení z navraceného Sighetu Marmatjei do rumunského vnitrozemí po vlastním území přes Vișeu de Jos a Salvu.

V rámci zlepšení dopravní situace na Podkarpatské Rusi počítala československá správa ještě s budováním dalších železnic. Vedle již zmíněné trati Užhorod – Chust měla Podkarpatská Rus dostat ještě třetí spojení se Slovenskem vybudováním spojovací

<sup>13</sup> Beneš, K.: op. cit., s. 33, s. 96–99.

<sup>14</sup> Tamtéž, s. 24, s. 31. V JŘ ČSD 1928 – II. díl, zahraničí, Polsko, je poznámka, že v úseku Jasiňa-Woronienka vlak jezdí až po ohlášení. Str. JŘ PKP (polské jízdní řády jsou uloženy v Archiwum Muzeum kolejnictwa ve Varšavě).

<sup>15</sup> JŘ ČSD 1924/1925 – zima, II. díl – zahraničí, Maďarsko.

<sup>16</sup> JŘ ČSD prosinec 1920, trať 287e.

<sup>17</sup> Přehled stanic a jejich názvů v maďarštině, češtině, ruštině a ukrajinštině viz: Beneš, K.: op. cit., s. 137–143.

<sup>18</sup> KML Budapest, JŘ MÁV 1939/1940.

<sup>19</sup> Beneš, K.: op. cit., s. 39.

<sup>20</sup> Tamtéž, s. 40.

dráhy rovnoběžkového směru buď ze Zábrodí, nebo z Malého Berezného, na trati Čop – Užhorod – Užok do Stakčina (kde končí železnice z Humenného) a kromě toho měla být vybudována další trať poledníková vedoucí z Chustu přes Volové (Mežgorija) k polské hranici v Torunském průsmyku.<sup>21</sup> Místo některých těchto železnic nakonec zavedly ČSD vlastní autobusové linky. 18. 9. 1934 byla zahájena autobusová doprava z Chustu přes Volové do obce Torun (79 km), později s odbočkou z Volového do Volovce (43 km) a autobus spojil rovněž Užhorod s Mukačevem (od 15. 2. 1928) a Chustem (15. 5. 1935). Další autobusová trať ČSD spojila Mukačevo s Berehovem a dále s obcí-ní Výlok a Veliký Palad (70 km).<sup>22</sup>

Systém peážní železniční dopravy mezi ČSR a Rumunskem byl v roce 1929 rozšířen o Polsko. 9. listopadu 1929 byla v Praze podepsána polsko-československo-rumunská dohoda umožňující průjezd rumunských vlaků z rumunských Cernăuți (dnešní ukrajinské Černivci) přes polské a československé území (přes Jasiňu) do Sighetu Marmației. Ratifikační listiny byly vyměněny ve Varšavě 22. října 1931 a dohoda vstoupila oficiálně v platnost 20. listopadu téhož roku, avšak v praxi byla aplikována již od platnosti jízdního řádu 1930/1931, tedy od 15. května 1930.<sup>23</sup> Průvoz obstarávaly Polské státní dráhy (Polskie koleje państwowe – PKP) a ČSD vlastními stroji (lokomotivami) a personálem, osoby nepodléhaly pasové a zboží celní prohlídce. Místo přímých rumunských vlaků byly později zavedeny privilegované uzavřené vozy, připojované k normálním soupravám PKP a ČSD.<sup>24</sup>

Vídeňská arbitráž z 2. listopadu 1938 znamenala úplné rozbití železniční sítě na Podkarpatské Rusi. Z celkové délky zhruba 600 km tratí ČSD<sup>25</sup> připadlo Maďarsku 180 km, přičemž Maďarsku vznikl nárok i na příslušnou část lokomotiv a vagonů. Zbývající tratě ČSD byly novou hranicí zprerhané. Již při zahájení jednání mezi československou a maďarskou delegací v Komárně 10. října 1938 odevzdalo Československo jako výraz dobré vůle Maďarsku města Šahy a Slovenské Nové Mesto. 11. října byly železniční tratě v těchto místech převzaty MÁV. Odevzdání Slovenského Nového Mesta si vynutilo odklonění železniční dopravy na Podkarpatskou Rus z Michal'an přes Bánovce nad Ondavou a Užhorod do Čopu.<sup>26</sup> Ve dnech 9.–11. listopadu 1938 převzaly MÁV další úseky přímo na Podkarpatské Rusi. Nejdůležitější železniční magistrála spojující Prahu s Jasiňou byla přerušena nejprve na Slovensku v délce 37 km mezi stanicemi Kostoľany nad Hornádom a Slanec a dále mezi slovenskými Kuzmice a a zastávkou Fančíkovo (134 km). Na maďarském území se ocitly i následující úseky poledníkových tratí: Čop –

---

<sup>21</sup> Tamtéž, s. 128.

<sup>22</sup> Již dříve existovaly v oblasti soukromé linky a státní poštovní autobusy. Jízdní řády autobusů ČSD jsou uvedeny v JŘ ČSD, jízdní řády soukromých tratí vycházely samostatně (rovněž uloženo v ANTM). Podrobněji viz též: Beneš, K.: op. cit., s. 128–131.

<sup>23</sup> Text dohody viz č. 152/1932 Sb.

<sup>24</sup> Podrobné podmínky jsou v JŘ ČSD uvedeny jako „poznámky k trati č. 301“ – viz např. JŘ ČSD – léto 1937, s. 387 (v držení autora).

<sup>25</sup> Podle JŘ ČSD – léto 1937 (v držení autora). Karel Beneš (op. cit., s. 144–146) uvádí kilometráž ČSD včetně tratí lesní dráhy Teresva – Neresnice – Kobyla, Usť Čorna – Prilop – Zadžňa a Usť Čorna – Brastury – Bert'anka na 770 km. V resumé Beneš uvádí, že ČSD převzaly po r. 1919 625 km normálně rozchodných a 154 km úzkorozchodných železnic. Délku lesních a hospodářských úzkorozchodných železnic, které vznikaly a opět zanikaly, udává Beneš na 1000 km (op. cit., s. 132).

<sup>26</sup> Podrobněji viz: Rychlík, J.: Vídeňská arbitráž a rozvoj osobní dopravy na Slovensku. In: Hospodářské dějiny, č. 19, Praha 1991, s. 118.

Užhorod zast. (24 km) včetně úseku Užhorod – Dravce (směrem na Antalovce) a Užhorod – Drahnov (směrem na Bánovce n. O.), Baťovo – Barkasovo a Klučárky – Mukačevo tabáková továrna (9 km a 8 km), Berehovo – Kidouš a Berehy – Vyšní Remety (9 km a 10 km) včetně úseku Černý Potok – Šalanky (6 km) a Černý Ardiv – Ďakovo (8 km) na trati do Halmeu.<sup>27</sup> Doprava do Chustu, nového hlavního města nyní autonomní Karpatké Ukrajiny (a jediného většího města, které po odstoupení Užhorodu a Mukačeva zbylo), byla možná jen po silnici Prešov – Stakčín – Svalava – Chust.<sup>28</sup>

Jednání o peážích přes maďarské území bylo zahájeno v Budapešti 14. listopadu 1938. Československá strana chtěla využít toho, že i MÁV potřebovaly peáž přes československé území, zejména z Košic do Čopu přes slovenské stanice Slanec a Kuzmice (11 km). Dále se československá vláda snažila jednání o peážích spojit s dohodou o rektifikaci území. Železniční uzel v Michaľanech, který připadl do Maďarska, a maďarský úsek u Černého Ardiva měly být vyměněny za československý úsek Barkasovo – Klučárky na Podkarpatské Rusi, čímž by MÁV získaly celou trať Batevo – Mukačevo a ČSD trať Michaľany – Medzilaborce a možnost obnovení dopravy do Rumunska přes Halmeu. Kromě toho měla být hranice upravena tak, aby trať Sevuš – Chmelník vedla jen po československém území. Tyto návrhy maďarská strana odmítla, ačkoliv sama požadovala odstoupení slovenského úseku Kuzmice – Slanec.<sup>29</sup> Tzv. velkou peáž Kostol'any nad Hornádom – Sevuš (ve Fančikovu byla jen neobsazená zastávka) byly MÁV ochotny povolit jen tehdy, budou-li vlaky provázeny maďarskými lokomotivami, samozřejmě za příslušnou finanční náhradu (tažné). Osobní vlaky měly být připojovány za soupravy osobních vlaků MÁV.<sup>30</sup>

Bezvýhodná situace přinutila československou stranu k přijetí maďarských podmínek, které pak byly dále rozpracovávány dohodami na místní úrovni. Nejdůležitější z místních dohod, podepsaná v Sevuši 9. února 1939,<sup>31</sup> zprovožňovala úsek Kuzmice (ČSD) – Csap (Čop) – Sevuš (ČSD) a navazovala na košickou peáž Kostol'any n. Hornádom – Slanec, zprovozněnou již 4. února. Kromě toho MÁV povolily ještě peážování následujících úseků: [Kostol'any n. H.] – Kuzmice – Csap – Bátu (Batevo) – Strabičovo (18. 2. 1939) s návazností na další, již 8. února zprovozněný úsek Strabičovo – Munkács (Mukačevo) – Kolčino (na trati do Lawoczne) a [Bánovce n. O.] – Budkovce – Ungvár (Užhorod) – Kamenica nad Uhom (5. 3. 1939) na trati Čop – Užok. Naproti tomu ČSD recipročně zavedly peážní přepravu pro vlaky MÁV na tratích Barkaszó (Barkasovo) – Strabičovo – Munkács (Mukačevo) a Tiszaujlak (Výlok) – Královo nad Tisou – Feketerádó (Černý Ardiv).<sup>32</sup>

Okupace Karpatké Ukrajiny 15.–18. března 1939 definitivně ukončila „československé období“ Podkarpatské Rusi. Můžeme říci, že československý stát za dvacet let své existence v oblasti rozvoje železniční sítě udělal nemálo. Mnohé projekty se ovšem pro krátkost času a finanční náročnost nepodařilo realizovat.

<sup>27</sup> ANTM, JŘ ČSD – mimořádné vydání leden 1939.

<sup>28</sup> Jungmann, J.: Nouzové spojení Slovenska a Karpatké Ukrajiny po I. vídeňské arbitráži na přelomu let 1938–1939. In: Hospodářské dějiny, 19, 1991..., s. 133–135.

<sup>29</sup> 19. prosince 1938 vtrhlo do Slance maďarské vojsko a na přechodnou dobu jej obsadilo. Viz: Hlinkova dopravná garda – vznik a práce. Bratislava 1940, heslo Slanec (strany nečíslované).

<sup>30</sup> Podrobněji viz: Rychlík, J.: Vídeňská arbitráž..., s. 120–122. Srv. Slovák, 11. 12. 1938.

<sup>31</sup> Lidové noviny, 10. 2. 1938.

<sup>32</sup> Rychlík, J.: op. cit., s. 120–121, Beneš, K.: op. cit., s. 34.

***Railways of the Sub-Carpathian Rus and its Connection  
into the Railway Network of Czechoslovakia***

*Jan Rychlik*

*In 1920, the Czechoslovak State Railways (ČSD) took over 625 km of standard gauge (1435 mm) and 154 km of narrow gauge (760 mm) railway in Sub-Carpathian Rus. There was also about 1000 km of forestry and utilitarian non-state railways. When the Czechoslovak government ceded the city of Sighetu Marmăției to Romania in 1920, the railway network was split by the Romanian territory. A special Czechoslovak-Romanian treaty allowed Czechoslovak trains to pass through the Romanian territory and Romanian trains to reach Sighetu Marmăției from "old" Romania through Czechoslovakia.*