

## Zaujímavá tematická súvislosť - železničná

Pred časom mi zavolať bývalý kolega, riaditeľ školy, že organizujú zber starého papiera a v ňom naďabil na cca 50 pohľadníc, či ich ako filatelista nechcem. Samozrejme, že ponuku som prijal už len kvôli jeho nadšeniu, že mi obohatí filatelistickú zbierku.

„Pohľadnice“ neboli normálnymi pohľadnicami, ale zbierkou QSL (lístkov), ktoré si rádioamatéri posielajú vzájomne na potvrdenie rádiového spojenia. Niektoré lístky som si nechal a zvyšok zostavy som dal vtedy Dr. Štefanovi Kollárovi, riad. Poštového múzea Banská Bystrica, ako možný doklad či dôkaz vzájomnej komunikácie ľudí.



Aj keď nešlo o poštový materiál (s výnimkou niektorých QS lístkov, ktoré boli s vylepenou známkou a riadne poslané poštou ), dúfal som, že ich niekedy využijem napr. s mladými filatelistami ako ukážku možného zaradenia do exponátu otvorenej triedy.

Netušil som, že raz získam aj riadnu nemeckú celinu, poštový lístok s takmer zhodným obrazom, viažuci sa na Wuppertalskú Schwebebahn, ktorá patrí z konštrukčného hľadiska medzi jednokoľajové železnice označované angl. výrazom monorail. Z internetu som zistil, prečo má práve nemecký Wuppertal takúto unikátnu železnicu.

Treba hneď uviesť, že v období vzniku tejto železnice Wuppertal neexistoval, ten vznikol až 1. augusta 1929 zlúčením dvoch veľkých miest (Barmen a Elberfeld) a troch menších miest (Ronsdorf, Cronenberg a Vohwinkel). Spočiatku sa volalo Barmen-Elberfeld, ale po ankete obyvateľov bolo v roku 1930 premenované na Wuppertal .Tým sa zvýraznilo, že mesto sa ťahá v dĺžke cca 15 kilometrov údolím rieky Wupper.

Rozvoj priemyselných miest Barmen i Elberfeld koncom 19. storočia vyžadoval riešenie verejnej dopravy, čo viedlo k enormnému zaťaženiu jednej komunikácie. Do roku 1895 zvládala osobnú dopravu kónská dráha a v nasledujúcom roku ju vystriedala klasická električka.

Tá však nedokázala zvládnuť stále narastajúce nároky na dopravu medzi sesterskými mestami v uzučkom údolí rieky Wupper. Uvažovalo sa o vybudovaní podzemnej dráhy, ale tá vzhľadom na geologické pomery bola nerealizovateľná. Vtedy sa objavil istý pán Carl Eugen Langen, pruský kráľovský komerčný radca, vynálezca, konštruktér a podnikateľ. Ten vo svojom cukrovare v Kolíne nad Rýnom vybudoval nákladný dopravný systém, pri ktorom sa malé vozíky pohybovali po koľajniciach na strope.

Dôvtipný Langen si uvedomil, že takýto podvesný systém by sa dal použiť aj na prepravu ľudí hlavne tam, kde sa ťažko dá vybudovať klasická železnica či cesta. Svoj systém zavesenej jednokoľajovej železnice na dopravu osôb si neskôr patentoval. Definitívne sa o výstavbe Schwebebahn rozhodlo 22. septembra 1894 a s výstavbou trate sa začalo v roku 1898.

Jednokoľajová trať, na ktorej sú zavesené vozne, spočíva na priečných rámových konštrukciách ukotvených zväčša na brehu riečky Wupper (len malá časť dráhy vedie nad ulicami !) a preprava verejnosti na prvom úseku, medzi stanicami Zoo a Kluse, sa začala 1. marca 1901. Denne prepraví Schwebebahn asi 75 tis. cestujúcich.

Podľa údajov z internetu J. Mička