

Vážení čitatelia,

v dnešnej prílohe Študentské listy uverejňujeme jednu z víťazných prác vlnajšej súťaže mladých autorov – gymnazistov, ktorú organizoval Klub slovenskej kultúry na tému „Dva v jednom, český a slovenský národ v Československu“ v rámci VI. konferencie stredoškolskej mládeže. Podrobnejšie sme o nej písali v minulom čísle nášho časopisu. Tento konkrétny príspevok sme vybrali nielen kvôli hodnotnému spracovaniu, ale aj kvôli téme samotnej, ktorá sa dotýka mnohých z nás: pri čítaní o jednotlivých železničných tratiach a staniach si mnohí čitatelia iste spomenú na vlastné príchody a odchody z nich. (red.)

Vznik a vývoj železničnej dopravy spojenej s mestom Žilina

■ Marek Kundrík



Pôvodná železničná stanica v Žiline, archív

Pretože nás zaujíma nielen história ľudských a medzinárodných vzťahov, ale aj história ľudských produktov a výtvarných vedy a techniky, rozhodol som sa zmapovať trochu netradičnú tému, a to železnice.

Zamerail som sa na oblasť Žiliny – a to nie len preto, že som sa tu narodil, ale aj preto, že železnice priniesli mestu obrovský rozvoj. Dôvodom bolo aj to, že i keď železničná doprava pre Žilinu veľa znamená a vždy aj znamenala, neexistuje žiadna publikácia, ktorá by túto skutoč-

nosť vyzdvihovala alebo ktorá by aspoň čitateľovi podávala komplexný pohľad na to, ako sa Žilina rozvíjala „ruka v ruke“ so železničnou dopravou.

Cieľom práce je poukázať na vznik a rozvoj železničnej dopravy v Žiline. O tom, že práve železničná doprava a strategická dopravná poloha mesta má a mala najväčší podiel na rozvoji Žiliny, svedčí aj fakt, že dnes 85-tisícová metropola severozápadného Slovenska bola pred výstavbou železničných tratí len „malým mesteč-

kom“, keď porovnateľný počet obyvateľov mali v tom čase i okolité mestá Bytča a Rajec či obec Varín. Takisto ma zaujal objekt železničnej stanice, pretože bol v minulosti svedkom mnohých lúčení a vítaní. No i architektúra železničnej stanice sa zmenila, a na túto skutočnosť som sa pozrel detailnejšie.

Práca je teda rozdelená na dve časti: v prvej som sa venoval železničným tratiťam, ktoré buď cez Žilinu prechádzajú alebo tu končia (Košicko-bohumínska železnica, Považská železnica a Rajecká železnica, kým v druhej časti som sa venoval súčasnej i minulej podobe železničnej stanice.

Práca ma obohatila o mnohé nové poznatky a dúfam, že čitateľov obohatí o nový pohľad na danú problematiku.

Začiatky železníc

Železnice ako spôsob pozemnej dopravy vznikli vo februári roku 1800 v Anglicku, keď istý Thomas z Dentonu podal návrh na využitie koľajníc aj medzi mestami. Dovtedy sa využívali len v baniach. O rok neskôr už stála prvá železnica medzi dvoma časťami Londýna. Vagóny ťahali kone, preto takýto druh železníc nazývame konské. ▶▶

► Zájem o výstavbu železnic bol aj v Rakúsko-uhorskej monarchii; už v roku 1825 sa začala výstavba konskej železnice medzi Lincom a Českými Budějovicami. Keď v rokoch 1825 – 1827 zasadal Uhorský snem, rokoval aj o zlepšení dopravnej situácie. Na zasadaniach poslanci vypracovali návrh na vybudovanie dopravných ciest. Na základe tohto návrhu bol prijatý na Uhorskom sneme v roku 1836 program budovania dopravných ciest, ktorých súčasťou bolo i trinásť železníc.

Boli to tieto trate: 1. Budapešť – Viedeň, 2. Budapešť – primorské mestá, 3. Budapešť – Zemun, 4. Budapešť – Morava, 5. Budapešť – Halič, 6. Budapešť – Kluž, 7. Budapešť – Sibiu, 8. Viedeň – Osijek, 9. Viedeň – Krakov, 10. Trnava – Kaniža, 11. Košice – Krakov, 12. Sisak – prímorie.

Neskôr bol tento program doplnený aj o urýchlené budovanie trasy Viedeň – Terst cez Uhorsko. Môžeme usúdiť, že Budapešť sa mala umelo stať hlavným železničným uzlom vtedajšieho Uhorska, avšak tento plán sa nikdy neuskutočnil. Dôvodov, prečo sa tak nestalo, bolo viacero, no najmä ten, že uhorskí poslanci aj napriek prudkému rozvoju parných železníc uprednostňovali výstavbu tých konských.

V tom istom roku, teda v roku 1836, sa v Bratislave dohodlo sedemnášť statkárov a veľkoobchodníkov na výstavbe konskej železnice z Bratislavy do Trnavy. Tu má korene železničná doprava na našom území. S jej realizáciou sa začalo v roku 1838. Prvý úsek z Bratislavy do Svätého Jura uviedli do prevádzky 27. septembra 1840. Po niekoľkonásobnom prerušení výstavby prišiel prvý spoj do Trnavy v roku 1846; ešte v tom istom roku trať predĺžili do Serede. Prevádzka na trati Bratislava – Sereď sa začala 1. novembra 1846. O štyri roky nato už v Bratislave zastavil aj vlak, smerujúci z Viedne do Pešti. Tento vlak, ktorý už mal parný rušeň, zastavoval na slovenskom území aj v Galante a Nových Zámkoch. Po sprevádzkovaní tejto trate však na Slovensku došlo k odmlke vo výstavbe železnic, i keď v zvyšnej časti monarchie sa železničná doprava rozširovala. Impulzom pre ďalšiu výstavbu železnic u nás bolo až tzv. rakúsko-maďarské vyrovnanie v roku 1867.

Žilina a železnice

Pri výstavbe železnice ťažila Žilina z výhodnej geografickej polohy. V meste ležiacom na sútoku Váhu, Kysuce a Rajčianky sa vybudovaním železnic práve popri tokoch týchto riek zaviedla železničná doprava koncom 19. storočia.

Žilina sa zrazu stala nielen križovatkou ciest, ale aj jedným z najvýznamnejších železničných uzlov v Rakúsko-Uhorsku. A práve preto Žilina v 20. storočí zažila nebyvalý rozmach. Z trojtisícového malého mesta sa za jedno storočie stalo štvrté najväčšie sídlo na Slovensku.

Vznik a vývoj Košicko-bohumínskej železnice

O potrebe spojiť Košice (ktoré sa v roku 1860 stali koncovou stanicou Potiskej železnice) s priemyselným Sliezsikom sa hovorilo už koncom šesťdesiatych rokov 19. storočia. S výstavbou trate sa začalo v roku 1867, keď o tom rozhodli akcionári spoločnosti so záujmom postaviť túto trať, a to aj napriek tomu, že ich finančná situácia nebola taká, ako by si predstavovali. 1. februára 1869 stavitelia dokončili prvý úsek vedúci z Bohumína do Tešina v dĺžke 31 km. Trať však postavili nekvalitne a už 15. marca osobnú dopravu na nej zastavili. Hrozilo, že projekt nebude dokončený, keďže sa vyskytli problémy s financovaním. Problémy však vyriešila Anglo-rakúska banka v spolupráci s rakúskou a uhorskou vládou 21. apríla 1869. Výstavba železnice sa opätovne začala prakticky okamžite.

Vedenie trasy tejto pôvodne jednokoľajnej trate sa niekoľkokrát menilo. Nakoniec však rozhodla požiadavka, aby na trati bolo čo najmenej tunelov, ktoré by výstavbu zdražili. Trasa železnice, tak ako ju poznáme dnes (Košice – Kysak – Krompachy – Spišská Nová Ves – Poprad – Žilina – Jablunkovský priesmyk – Tešín – Bohumín), bola preto najvýhodnejšia. Avšak súčasná trať sa predsa len trochu líši od pôvodných návrhov. Trasa mala viesť pôvodne údolím Čierneho Váhu, a nie Bieleho, tak, ako je tomu dnes. Investori a stavitelia napokon uprednostnili pred tunelom v prvej alternatíve stúpanie železnice v úseku Spišská Nová Ves – Štrba 70:1, teda trať stúpa každých 70 metrov o jeden meter. Tento úsek trate sa však dokončoval ako posledný.

Prvým slovenským úsekom, ktorý odovzdali do prevádzky, bola pobočná trať Prešov – Kysak – Košice v dĺžke 33 km; prevádzka sa tu začala 1. septembra 1870.

Výstavba železnice napredovala veľmi rýchlo. Svedčí o tom aj fakt, že v Žiline 24. júna 1870 vyšlo nariadenie na výrub vríb na mestskej Sihoti a už o polroka neskôr, 20. decembra 1870 o jedenástej hodine doobeda, prišiel s pompou do mesta vôbec prvý vlak. Tak sa Žilina po prvýkrát objavila na železničnej

mape sveta. Pravidelná doprava na trati sa začala 8. januára 1871.

Výstavba železnice potom pokračovala v úseku Žilina – Poprad. Tento úsek, ktorý prechádzal zložitým terénom Malej Fatry, odovzdali do užívania v decembri roku 1871. Presne 8. decembra 1871 o šiestej hodine ráno prišiel do Žiliny prvý vlak vypravený z Popradu. V tomto úseku železnice mali byť zriadené aj dielne na opravu vagónov. Do úvahy pre ich umiestnenie prichádzali tri mestá, a to Martin, Vrútky a Žilina. Nakoniec padla voľba na Vrútky, teda na miesto, kde sa mala na železnicu pripojiť trať zo Zvolena. Dielne otvorili v roku 1874.

Ešte v decembri roku 1871, len pár dní po sprevádzkovaní úseku Žilina – Poprad, odovzdali do užívania aj úsek z Popradu do Spišskej Novej Vsi. Na spadnutie už bolo aj dokončenie úseku Spišská Nová Ves – Kysak, no to, čo spadlo, bolo skalné úbočie neďaleko Krompách, a tak sa železnica otvorenia prevádzky na celej dĺžke trate dočkala až 18. marca 1872.

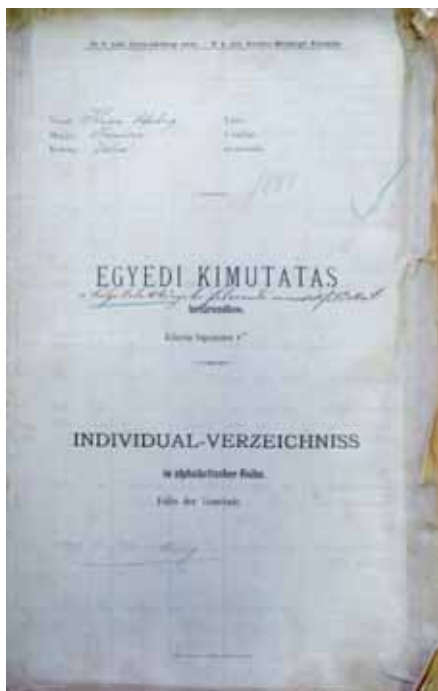
Takmer ihneď po dokončení sa objavili prvé problémy. Išlo najmä o to, že železnica bola postavená narychlo a na úkor technickej kvality. Problémy, a to finančné, začalo mať aj riaditeľstvo Košicko-bohumínskej železnice so sídlom v Budapešti. Staviteľ žiadal vyplatiť peniaze navyše, čo odôvodňoval vzniknutými geologickými problémami pri stavbe, ako napríklad zosunmi zeminy, povodňami atď. Nakoniec mu riaditeľstvo vyhovel.

Zároveň začala vláda uvažovať aj o pripojných tratiach. Ako prvú pripojili k tejto osi trať zo Zvolena (vo Vrútkach), čo sa stalo 12. augusta 1872. Táto trať zabezpečovala spojenie Budapešti s Košicko-bohumínskou železnicou, a teda aj so Sliezsikom. Postupne sa na hlavnú trať pripojovali i ďalšie vedľajšie spojnice, až vznikla železničná sieť taká, ako ju poznáme dnes. Významná trať, ktorá bola neskôr na ňu napojená, bola trať Považskej železnice, pripojená v Žiline. Využila sa tak výhodná dopravná poloha mesta.

Už koncom 19. storočia sa objavili myšlienky na zdvojkolajnenie niektorých úsekov. 4. decembra 1898 bola uvedená do prevádzky druhá koľaj v úseku Čadca – Jablunkov. V roku 1907 bol zdvojkolajnený úsek z Jablunkova do Tešina a v roku 1915 úsek z Tešina do Bohumína.

Po 1. svetovej vojne prevzalo riadenie Košicko-bohumínskej železnice riaditeľstvo novovzniknutých Československých dráh.

V roku 1935 sa začala výstavba druhej ko-



Zoznam vyvlastnených pozemkov pod traťou Košicko-bohumínskej železnice (Repro: Štátny archív v Bytči – pobočka Žilina)

faje aj v úseku medzi Žilinou a Vrútkami. Táto stavba bola dokončená 27. novembra 1940. V roku 1942 sa začala druhá koľaj stavať pri Kraľovanoch.

Kedže po Mníchovskej dohode z roku 1938 sa trať nachádzala na území troch štátov (Nemeckej ríše, Slovenskej republiky a Maďarska), ich predstavitelia sa dohodli na zrušení spoločnosti Košicko-bohumínska železnica.

Po 2. svetovej vojne bola trať v havarijnom stave a vyžadovala si rekonštrukciu. V rokoch socialistickej výstavby na nej pribudla druhá koľaj a bola tiež elektrifikovaná. I v súčasnosti má pre Slovensko veľký hospodársky význam, pretože po nej prechádza prakticky všetok tovar, s ktorým Slovenská republika obchoduje s Ruskou federáciou a Ukrajinou, prípadne aj tovar určený do iných štátov Európskej únie ležiacich na západ od nás.

Vznik a vývoj Považskej železnice

Za začiatok plánu na vybudovanie železničnej trate Považím z Bratislavy do Žiliny môžeme považovať pôvodnú konskú železnicu z Bratislavy cez Trnavu do Sereďe, no najmä to, že už pri jej výstavbe sa dbalo na to, aby sa ľahko dala zaviesť doprava s parnou lokomotívou. Takisto sa už pri výstavbe tohto úseku uvažovalo aj o jej predĺžení. Avšak združenie veľkostatkárov nemalo z tejto železnice dostatok výnosov na to, aby začalo s výstavbou železničnej trate z Trnavy do Žiliny a prestavbou železničnej trate Bratislava – Trnava.



Vitrážové okno s tematikou Oravy



Súčasná podoba žilinskej stanice

Trať odkúpila v roku 1871 viedenská banka Wiener Wechselbank za 810 000 zlatých a v roku 1872 ju odpredala za 1,19 mil. zlatých Účastinnej spoločnosti Považskej železnice. Túto skutočnosť môžeme považovať za začiatok výstavby Považskej železnice. Onedlho nato bolo tejto spoločnosti udelené oslobodenie na tridsať rokov z platenia daní z výnosov Považskej železnice a stavba mala byť dokončená do tri a pol roka. Avšak o rok nato skrachovala Viedenská burza a pre nedostatok finančných prostriedkov hrozilo, že železnica nebude.

Všetky problémy sa vyriešili a už 1. mája v roku 1872 bola ukončená prestavba konskej železnice na parnú v úseku Bratislava – Trnava. O necelé dva roky neskôr, presne prvého februára 1874, bola dokončená spojovacia trať uhorskej centrálnej železnice a Považskej železnice medzi Račou a Vajnormi v Bratislave. V tom istom roku však bolo vydané nariadenie pre investora, aby napojil Považskú železnicu na Moravu cez Nemšovu a Vlársky priesmyk. O ďalšie dva roky neskôr, teda v roku 1876, bol aj druhý úsek konskej železnice z Trnavy do Sereďe prestavaný na parný a staviteľovi sa podarilo predĺžiť trať z Trnavy do Nového Mesta nad Váhom.

S výstavbou železničnej trate sa ďalej pokračovalo smerom z Nového Mesta nad Váhom do Trenčína. A o tom, že výstavba napredovala veľmi rýchlo, svedčí aj fakt, že 1. mája 1878 dokončili úsek Nové Mesto nad Váhom – Zlatovce pri Trenčíne.

V roku 1883 sa naplno rozbehla stavba úseku železničnej trate z Trenčína do Žiliny a do prevádzky ju uviedli 1. novembra 1883. V Žiline mala Považská železnica koniec na úplne novej stanici Nová Žilina a odtiaľ bola vybudovaná takmer kilometer dlhá spojovacia trať so stanicou Košicko-bohumínskej železnice.

Postupom času boli budované aj odbočky a prípojné trate k Považskej železnici. V ten istý deň ako bol sprevádzkovaný úsek Trenčín – Žilina, teda 1. novembra 1883, uviedli do prevádzky aj trať Galanta – Sereď. O dva roky neskôr uviedli do prevádzky trať Sereď – Leopoldov. 28. októbra 1888 dokončili aj nadväznú trať Trenčianska Teplá – Vlársky priesmyk – Veselí nad Moravou. Neskôr sa realizovali aj ostatné prípojné trate ako Žilina – Rajec, Trenčín – Topoľčany a i.

Zvýšenie objemu prepraveného materiálu si vyžiadalo zdvojnásobenie aspoň niektorých úsekov Považskej železnice. V roku 1904 pribudla druhá koľaj napríklad na úseku Žilina – Leopoldov.

V období 1918 – 1939 boli postavené ďalšie dve trate medzi Slovenskom a Moravou, a to Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom a Horní Lideč – Púchov.

V období prvej Slovenskej republiky sa železničné trate začali stavať opäť vo veľkom rozsahu. Vznikla napríklad trať Červená Skala – Margecany, pýšia sa mnohými vynikajúcimi technickými atribútmi.

Vznik a vývoj Rajeckej železnice

Po vybudovaní Košicko-bohumínskej a Považskej železnice vznikali kratšie prípojné železničné trate. V tomto období sa začína písať aj história železnice zo Žiliny do Rajca, teda Rajeckej železnice.

Prvý návrh na stavbu železnice Žilina – Rajec – Čičmany bol podaný v roku 1894. V roku 1895 dostal koncesiu na stavbu železničnej trate Žilina – Rajec – Nitrianske Pravno – Prievidza s platnosťou na jeden rok Pavol Ordódy z Hurbanova. O rok neskôr bola koncesia na túto stavbu vydaná Leopoldovi Herberovi Lipótovi z Rohova pri Senci.

V roku 1897 sa tvorila účastinná spoločnosť miestnej železnice Žilina – Rajec a. s. so sídlom v Bratislave. Akcie spoločnosti vlastnili mestá Rajec a Žilina, štát, traja zemepáni, osemnásť obcí a Trenčianska župa, ktorá vlastnila najväčší počet akcií. Výstavba Rajeckej železnice sa začala 16. januára 1899 na základe nariadenia ministerstva kráľovského obchodu. Výstavba železnice trvala naozaj krátko, už 10. októbra 1899 bola spustená prevádzka trate na celej dĺžke trate Žilina – Rajec, čo je 21,285 kilometrov.

V roku 1911 sa opäť objavili snahy aj úsilie o to, aby trať bola predĺžená do Prievidze, no aj tieto plány stroskotali a trať sa už nikdy nepredĺžila. Rajecká železnica ostala v pôvodnom stave až do 2. svetovej vojny. Pri ústupe ju ako takmer všetky železnice nemecké jednotky podmiňovali a niektoré úseky vyhodili do vzduchu.

Po roku 1948 význam Rajeckej železnice vzrástol, keďže v jej blízkosti vznikli v rámci socialistickej industrializácie mnohé významné podniky, ako napríklad Váhostav, Stavomontáže, Paneláreň, Závody valivých ložísk a iné. V súčasnosti však Rajecká železnica nie je veľmi využívaná, preto niektorí krátkozrakí úradníci zo správy slovenských železníc uvažovali o jej zrušení. K tomu však – našťastie – napokon nedošlo a trať, na ktorej jazdí motorová trakcia, dnes naďalej využívajú aj obyvatelia Rajeckej doliny, aj turisti.

Železničná stanica Žilina

Žilina sa po vybudovaní troch uvedených železničných trás stala významným železničným uzlom vtedajšieho Rakúsko-Uhorska. Stretávajú sa tu a vždy sa aj stretávali ľudia prichádzajúci zo všetkých svetových strán. Žilina sa teda stala akousi „bránou do sveta“, lebo práve pre väčšinu emigrantov z blízkeho či vzdialenejšieho okolia sa stala Žilina štar-

tovacím bodom k lepším zajtrajškom – napríklad aj pre tých Slovákov, čo hľadali šťastie za morom.

Neboli to len prostí ľudia, ktorí sa zapisali do histórie žilinskej stanice. Vlakom prišli do Žiliny aj také politické osobnosti, ako boli Slovákov Vavro Šrobár, Čech Edvard Beneš a Rus Nikita S. Chruščov.

Architektúra železničnej stanice v Žiline sa pochopiteľne v behu času menila, v histórii poznáme jej dve podoby. Jej súčasná podoba sa však asi čoskoro opäť zmení, keďže v rámci súčasnej modernizácie železničných tratí a prispôsobovaniu vyšším rýchlostiam sa modernizujú aj jednotlivé stanice.

Stará železničná stanica

Pred vchodom do prvej železničnej stanice sa nachádzalo malé námestie, neskôr s názvom Wilsonovo. Jej výzor bol veľmi podobný iným blízkym železničným staniciam, ktoré dodnes stoja napríklad v Ružomberku a na Vrútkach.

Prvý vlak prišiel na železničnú stanicu v Žiline z Tešína 20. decembra 1870. Občania Žiliny ho úprimne vítali, každý sa tešil novému dopravnému prostriedku. Slávnostnú reč na stanici predniesol mešťanosta Alojz Trajčík.

Do Žiliny prišli vlakom aj členovia Ministerstva s plnou mocou pre správu Slovenska na čele s ministrom Vavrom Šrobárom, rodákom z lipovskej dedinky Lisková, a to vlakom vypraveným z Prahy. Dorazili 12. decembra 1918.

Zo starej žilinskej železničnej stanice boli vypravené aj tri transporty československého výrobo-priemyselného družstva Interhelpo, ktoré bolo založené v Žiline 1.5.1923. Transporty na pomoc pri budovaní priemyslu v Kirgizsku vypravili zo Žiliny 29.3.1925, 12.7.1926, a 20.3.1932. Ďalší menší transport bol vypravený 11.10.1925. Medzi odchádzajúcimi bol aj malý chlapec v predškolskom veku Alexander Dubček, neskôr svetoznámy československý a slovenský politik, prvý tajomník Ústredného výboru Komunistickej strany Československa, ktorý zohral rozhodujúcu úlohu v obrodnom procese, tzv. pražskej jari roku 1968. Spomenutým transportom je venovaná aj pamätná tabuľa pred vchodom do súčasnej železničnej stanice.

V roku 1936 dorazil vlakom do Žiliny v rámci okružnej cesty po Slovensku československý prezident Edvard Beneš. Na vyzdobenej železničnej stanici ho vítali nadšení Žilincania. V tridsiatych rokoch bol už osud starej železničnej stanice spečatený, keďže priestory ka-

pacitne nestačili. Na jej mieste mala vyrásť stanica nová, lepšia, modernejšia a krajšia.

Súčasná železničná stanica

V roku 1937 sa na mieste starej železničnej stanice začal stavebný ruch. Mal tam vyrásť komplex novej železničnej stanice podľa projektov architektov Františka Eduarda Bednárika a Ferdinanda Čapku. Stavba skolaudovala v roku 1945.

V rokoch 1955 a 1956 vyzdobili okná na priechodí železničnej stanice podľa návrhu akademických maliarov Róberta Dúbravca a Fera Kráľa krásnymi umeleckými dielami. Vitražové okná znázorňujú zvyky a kroje Žilinského kraja, Liptova, Čičmian, Oravy a Kysúc.

V máji roku 1961 rečnil na železničnej stanici v Žiline sovietsky politik Nikita Sergejevič Chruščov, ktorý sa v Žiline zastavil na ceste do Viedne, kde sa stretol s americkým prezidentom Johnom Fitzgeraldom Kennedym kvôli tzv. kubánskej kríze.

V súčasnosti prechádza žilinskou železničnou stanicou okolo 600 vlakov denne.

Príspevok je skrátený a redakčne upravený.

Použitá literatúra:

- KLAPITA, M. Vznik a vývoj Košicko-bohumínskej železnice. In *Vlastivedný zborník Považia XI*, 1972.
- KOVÁČ, D. Kronika Slovenska: Od najstarších čias do konca 19. storočia. Bratislava, 1998
- KOŘEC, P. et al. Kraje a Okresy Slovenska: Nové Administratívne členenie. Bratislava, 1997
- KRUŠINSKÝ, G. Železničná stanica Žilina. In *Kultúrny Život Žiliny*, Apríl 1990
- MIČUROVÁ, M. Z histórie Považskej železnice.
- MIČUROVÁ, M. – LICHNER, D.: Vznik a vývoj železnice Žilina – Rajec: Z histórie železnice Žilina – Rajec.
- MRVA M. Žilina na starých pohľadniciach. Bratislava: Dajama, 2008.
- ŠTANŠKÝ, P. – PŘÍKRÝL L.: Mesto Žilina. Žilina: Regionálna a rozvojová agentúra, 1997.

O autorovi:

Práca je súťažným príspevkom Marka Kundrika, študenta žilinského gymnázia na Varšavskej ceste. Vznikla pod odborným pedagogickým vedením Alice Virdzekovej.

Snímky: autor a archív autora

**Príloha Študentské listy 1/2010
bola vydaná i za podpory Úradu
pre Slovákov žijúcich v zahraničí**