

# Oravská lesná železnica

## Lektorský text

### Úvod: Dejiny Oravskej lesnej železnice

#### Oravský komposesorát a lesné hospodárenie

Oravský komposesorát, veľkostatok, ktorý vznikol z historického feudálneho panstva na Orave, tiež siahol po tejto modernej technológii s cieľom vyriešiť základný problém efektívneho lesného hospodárenia: dopravu vyťaženého dreva z terénu k zákazníkovi. Tento problém nebol nový:

Lesy predstavovali hlavné bohatstvo historického oravského feudálneho panstva a komerčná ťažba dreva tu mala tradíciu už od 17. stor. Po revolúcii v rokoch 1848 – 1849 však feudalizmus zanikol a lesná ťažba v panských lesoch, postavená na nútenej práci nevoľníkov, už nemala budúcnosť.

Preto sa Oravský komposesorát pod predsedníctvom direktora grófa Edmunda Zichy transformoval na v podstate moderný podnikateľský veľkostatok v obore lesníctva a drevárstva. Hlavný lesmajster Wilhelm Rowland z poverenia grófa Zichy reorganizoval celú údržbu a ťažbu v lesoch na základe moderných lesníckych teórií. Reštrukturalizácia sa týkala celej štruktúry panstva, predovšetkým však odbornej prípravy pracovníkov, metód práce a rozvoja infraštruktúry.

Postavené boli dve priehrady a 4 plavebné komory s cieľom zaručiť lepšiu splavnosť rieky Oravy a jej prítokov.

V r. 1869 bola skúšaná samospádová železnica systému Lopesti, ale neosvedčila sa.

Preto sa začiatkom 20. stor. prišlo k projektu výstavby lesnej železnice, ktorá mala zabezpečiť celoročnú dopravu dreva. Táto nová technológia bola v čase projektovania a výstavby Oravskej lesnej železnice už otestovaná v podobnom prostredí a prinášala dobré výsledky.

#### Vznik Oravskej lesnej železnice

Lesné železnice sú trate so zníženým rozchodom (760 mm oproti štandardnému rozchodu 1453 mm) a v praxi boli nie len konštrukčne a prevádzkovo lacnejšie, než konvenčné železnice, ale dokázali si poradiť aj s veľmi členitým terénom.

Práce pri výstavbe Oravskej lesnej železnice sa rozbehli v rokoch 1. svetovej vojny. Po spracovaní potrebnej dokumentácie bolo v dňoch 3. – 4. 4. 1918 udelené stavebné povolenie. Pri využití práce vojnových zajatcov bola trať už 27. 7. 1918 uvedená do prevádzky, t. j. len niekoľko mesiacov po vydaní stavebného povolenia. Nová trať vyriešila dopravu dreva v rámci lesných správ Mútne a Zákamenné, významných producentov dreva v rámci komposesorátu. Keďže však nemala žiadne priame spojenie s verejnou železničnou sieťou, ostala novostavba fakticky nedokončená.

#### Spojenie Oravskej a Kysuckej lesnej železnice

V rovnakom čase, ako vznikla Oravská lesná železnica, bola postavená obdobná trať aj na Kysuciach. Spojazdnená bola 15. 10. 1918 a na rozdiel od oravskej mala priame spojenie so strategicky cennou Košicko – Bohumínskou železnicou prostredníctvom vlečky v Oščadnici. Navyše obe trate boli od seba vzdialené len 8 km. Preto padlo v roku 1924 rozhodnutie obe železnice prepojiť. Projekt spojovacej železnice vytvorila firma Dipl. Ing. E. a L. Gál

z Ružomberka. Projekt obsahoval technicky výnimočné a nápadité riešenie problému vysokého prevýšenia na vrchu Beskyd, ktorý bolo treba prekonať.

Zvolený variant zahŕňal 5 úvratí, pričom úvrate Chmura a Beskyd slúžili ako stanice. Spojovacia trať bola dokončená 1. 12. 1926. Prevádzkové povolenie bolo udelené 15. 2. 1928 ministerstvom železníc ČSR. Spojením získala hlavná trať na úseku Oščadnica – Lokca dĺžku viac než 60 km.

### **Systém úvratí**

Úvrate sú nápaditým technickým riešením problémov železničnej dopravy v členitom teréne. Lesné železnice boli navrhnuté za účelom zlepšiť dopravu vyťaženého dreva a znížiť prevádzkové náklady. Preto bolo potrebné vybudovať trať s čo najmenšími nárokmi na stavbu a údržbu.

Úvrat' umožňuje prekonať stúpanie zmenou smeru ťahu parnej lokomotívy (ťah vpred, cúvanie) pomocou úvrat'ových koľají, ktorých konštrukcia je jednoduchšia ako stavby viaduktov alebo tunelov.

### **Komerčná prevádzka na lesnej železnici**

Od udelenia povolenia na dopravu lesná železnica plnila dopravné požiadavky, kladené na moderné lesné hospodárenie. Oravský komposesorát preto železnici niekoľkokrát prenajal svojim zákazníkom. Zákazníci pritom preberali na seba povinnosť trať udržiavať v prevádzkyschopnom stave, všetky väčšie opravy a investičné práce však zostali v pôsobnosti vedenia oravského veľkostatku.

Spojená kysucká a oravská lesná železnica úspešne slúžila po celé obdobie I. ČSR a vojnového Slovenského štátu.

Po skončení 2. svetovej vojny bol Oravský komposesorát ako veľkostatok zrušený a jeho majetok bol prerozdelený medzi obce a štát.

Vedenia lesných prác sa ujala Krajská správa lesov Žilina, ktorej podliehal aj lesný závod Zákamenné, ktorý naďalej využíval na dopravu dreva lesnú železniciu. Práve v päťdesiatych rokoch 20. stor. dosiahol objem komerčnej premávky svoj vrchol.

Kysucko – oravská lesná železnica zažívala v druhej polovici šesťdesiatych rokov 20. stor. krízu. V nových podmienkach strácali lesné železnice svoj hlavný tromf: v porovnaní z dopravou nákladnými automobilmi boli nepružné a ich prevádzka nákladná.

Trať a dopravný park boli stálym využívaním v náročnom teréne opotrebované. Údržbu sťažoval trvalý nedostatok náhradných dielov pre lokomotívy, ktoré sa už desaťročia nevyrábali. Prevádzka v členitom a strmom teréne bola vždy riskantná a nevhodnosť vysoká.

28. 6. 1967 Riaditeľstvo štátnych lesov v Žiline požiadalo o vydanie rozhodnutia na zrušenie lesnej železnice lesného závodu v Zákamennom.

Odbor dopravy Krajského národného výboru rozhodol železnici uzavrieť k 1. 1. 1969. Okresné národné výbory v Dolnom Kubíne a Čadci rozplánovali demontáž celej železnice na roky 1969 – 1971 v troch etapách. Prevádzka bola oficiálne ukončená 31. 12. 1971.

### **Lesná železnica ako múzeum**

Vyhlásenie časti Kysucko – oravskej lesnej železnice v úseku Chmúra – Beskyd – Tanečník za kultúrnu pamiatku v r. 1972, na poslednú chvíľu zabránilo likvidácii tohto pozoruhodného technického diela. Z pôvodných viac než 110 km lesnej železnice bolo rozhodnuté ponechať len asi 8 km. Jednalo sa de facto o spojovací úsek, vybudovaný v r. 1926 za účelom spojenia Oravskej a Kysuckej lesnej železnice. Zmyslom tohto riešenia bolo zachovať pre dejiny techniky veľmi hodnotný systém úvratí, ktorými trať prekonávala stúpanie na hore Beskyd.

Úsek zachránenej trate nezostal jednotný. Zachránený úsek na kysuckej strane prevzalo do svojej správy v roku 1974 Kysucké múzeum v Čadci. Lesná železnica sa stala srdcom novo vytvoreného Múzea v prírode (skanzenu).

Oravská lesná železnica mala pohnuté osudy. Trať od stanice Beskyd po stanicu Oravská Lesná – Tanečník unikla demontáži, ale zostala bez jednoznačne určeného majiteľa a bez zaručenej údržby. Oravské múzeum preto vypracovalo v r. 1988 ideový zámer na obnovu tejto pamiatky. Zároveň prebiehala obnova lesnej železnice v spolupráci s Okresným výborom Socialistického zväzu mládeže a po r. 1989 s jeho nástupcom, Zväzom mladých a to formou táborov Strom života. Spolupráca trvala 5 rokov, až do r. 1993.

V auguste 1992 bola uzavretá dohoda medzi Oravským múzeom P. O. Hviezdoslava v D. Kubíne a Kysuckým múzeom v Čadci o generálnej obnove celej zachovanej časti lesnej železnice na území oboch regiónov. Generálna obnova začala na Kysuciach v r. 1993 a na Orave prebiehali rekonštrukčné práce v r. 1996. V rámci týchto prác opravilo železničné vojsko Armády SR stanicu Beskyd a most pri osade Tanečník.

### **Generálna obnova Oravskej lesnej železnice**

Od roku 2003 začalo Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava systematické práce na obnove lesnej železnice. Múzeum uskutočnilo vlastnými silami základné konzervovanie stavu trate a prizvalo k spolupráci dobrovoľných nadšencov z radov fanúšikov lesných železníc.

Ďalším krokom bolo vytvorenie projektu generálnej obnovy. S vypracovaným projektom sa Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava úspešne prihlásilo o grant Európskej únie.

Projekt pod názvom „Využitie potenciálu hornej Oravy v oblasti cestovného ruchu revitalizáciou Lesnej úzkorozchodnej železnice Orava – Kysuce spájajúcej Oravský a Severopovažský región“ sa stal základom generálnej obnovy lesnej železnice.

Na základe schváleného projektu a s využitím pridelených finančných prostriedkov sa začala v roku 2005 generálna obnova celej oravskej časti lesnej železnice.

Rekonštrukčné práce na telese trate a v areáli stanice Tanečník prebehli v rokoch 2006 a 2007. Ich realizáciou bola poverená spoločnosť Koteza, s. r. o. K 1. 11. 2007 boli práce ukončené a oravský úsek úzkorozchodnej lesnej železnice bol odovzdaný do muzeálnej prevádzky.

### **Inštalácia expozície Oravskej lesnej železnice**

(vyinštalovaná v budove nachádzajúcej sa v areáli OLŽ časť Tanečník)

#### **Prvá, vstupná miestnosť**

Vstupná miestnosť je venovaná historickému kontextu vzniku a fungovania Oravskej lesnej železnice. Obsahuje prvý, úvodný informačný panel s textom a fotografiami, venovanými vzniku Oravskej lesnej železnice. V hlavnej vitríne na boku prvej miestnosti sú inštalované modely lesných dopravných prostriedkov z epochy pred vznikom lesných železníc: priehrada, plte, drevené mosty, model horárne a ako exponáty sú vystavené pracovné nástroje na prácu s drevom.

Druhá vitrína priamo oproti vstupným dverám je venovaná lesnej železnici. Dominantnou pamiatkou je model úvratí, ktoré zaistujú lesnej železnici miesto v dejinách techniky. Okolo modelu sú umiestnené naveste a informačná tabuľa z lesnej železnice, ako aj drevené makety na výrobu foriem, z ktorých sa odlievali súčiastky na koľajové vozidlá.

Samostatný celok predstavuje masívny štipák, ktorý slúžil na manipuláciu z guľatinou.

### **Druhá, záverečná miestnosť**

Záverečná miestnosť zachytáva dejiny a súčasnosť Oravskej lesnej železnice. Obsahuje 5 informačných panelov, ktoré podávajú základný prehľad o dejinách Oravskej lesnej železnice, zachytené na fotografiách a na stručných informačných textoch.

Pri okne sa nachádza inštalácia, zachytávajúca dvoch drevorubačov pri práci v lese. Sú to figuríny vybavené dobovým pracovným oblečením a remeselníckymi nástrojmi, používanými pri lesnej ťažbe.

Expozícia je doplnená troma vitrínami. V prvej z nich sa nachádzajú dobové komunikačné prostriedky na lesnej železnici: telefón, baterky, lampáše. Druhá je venovaná Oravskému komposesorátu. Obsahuje mapu Oravy s vyznačenými pozemkami Oravského komposesorátu a s traťou lesnej železnice. Pri mape sa nachádza stolový lampáš a ilustračná fotografia. Tretia vitrína protokoly zo stavby lesnej železnice

### **Goralská drevenica na Sedle Beskyd**

Drevenica (zrubový objekt) je umiestnená v nádhernom prírodnom prostredí Oravskej lesnej železnice (ďalej OLŽ) na Sedle Beskyd. Reprezentuje podobu tradičného ľudového staviteľstva goralskej oblasti Beskyd. Výstavba goralskej usadlosti sa realizovala v rámci projektu „Gorali včera a dnes“, v spolupráci s Oravským Parkom Etnografickým w Zubrzycy Górnej. Bola spolufinancovaná z prostriedkov Európskej únie – Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci Programu cezhraničnej spolupráce PL – SK 2007 – 2013. Jednou z úloh projektu bola aj záchrana objektu tradičného ľudového staviteľstva, formou prevozu goralskej drevenice do areálu OLŽ patriaceho Oravskému múzeu, za účelom jeho záchrany ako múzejnej expozície reprezentujúcej stavebnú kultúru a spôsob života oravských goralov. Na pôvodnom mieste, v obci Oravská Polhora, bol objekt postavený začiatkom 20. storočia. Počas života majiteľov prešiel opravou i modernizáciou, ktoré samozrejme poznačili jeho pôvodnú podobu. Zvláštnosťou domov pochádzajúcich z oblasti Pilska a Babej Hory, bola orientácia smerom na dvor, s čím sa spájala aj dominancia bočnej (dvorovej) teda dlhšej steny domu. Zaužívaná dispozícia domu bola najčastejšie trojdielna, štvorpriestorová.

#### **Pitvor**

Pitvor je neveliká vstupná miestnosť, ktorá slúžila ako komunikačný priestor pri stretávaní sa ľudí. Cezeň sa vchádzalo do izby, kuchyne i komory. Súčasťou vybavenia tejto miestnosti sú jednoduché drevené vešiaky, slúžiace na odloženie vrchných častí odevu. Veľmi často tu mal svoje miesto žarnov, ručný kamenný mlynček na mletie obydli. Dočasne tu bývalo odložené aj rôzne pracovné náradie.

#### **Izba**

Dôležitou miestnosťou domu, kde sa odohrával celý rodinný život, bola biela izba. Interiér je zariadený dobovým nábytkom, ktorý prezentuje goralské bývanie v období prvej polovice 20. storočia. Základný bytový inventár si vedel každý majiteľ vyrobiť sám. Súčasťou vybavenia izby bol nevyhnutý nábytok ako posteľ, lavice a stôl. Postupne pribúdali truhlice na šaty, či police na hlinený a drevený riad. Súčasťou expozície je i detský nábytok a interiérové doplnky ako obrazy (s náboženskou tematikou), ľanový obrus, tkané koberce, vyrezávaný kríž s ozdobným kvetinovým vencom a pod. Pýchou každej gazdinej bol nástenný drevený vyrezávaný rám na riad, na ktorom boli poukladané najkrajšie kuchynské riady, ako napr. zdobené taniere, šálky a krčiažky.

#### **Komora**

Rozmerovo menšia miestnosť – komora, je situovaná oproti izbe. Pozdĺž stien boli v komore umiestnené lavice a drevené žrdky, na ktorých sa sušili odevy, či periny. Tu sa uskladňovali potraviny za účelom ochrany a neskoršej konzumácie, ale aj textilie a menšie

pracovné náradia potrebné pri spracovaní napr. dreva či ľanu. V komore je vystavená truhlica tzv. „srombek“, vyrobená zo šindľov, kde sa uskladňovalo vymlátené a vyčistené obilie. Rebríkom umiestneným v komore je vyriešený prístup do podstrešia.

### **Kuchyňa**

Najväčšiu pozornosť v kuchyni púta pec. Pôvodná chlebová pec bola nahradená na začiatku 20. storočia sporákom – „šparhel'tom, šparet“, ktorý predstavoval viacfunkčné kúrenisko s ohňom uzavretým zhora železnými platňami, zdola roštom na prívod vzduchu a prepádávanie popola. Súčasťou pece je aj rúra na pečenie.

V priestore je prezentovaný kuchynský riad, ktorý bol potrebný na prípravu jedla, pri spracovaní mlieka, na úschovu potravín, či ich transport. V drevenej polici boli uložené poháre, „hrnčoky, krcášky, hrničky“ a trstenské kamenné krčiazky označované ako „kamenáčiky, krličky“. Rozšírené boli i veľké trstenské misy. V najväčších sa umýval riad, z trocha menších jedla spoločne celá rodina. Na drevenej lavici pri stene bývala položená putňa s vodou, v lyžičníku zase lyžice, naberačky, varešky a habarky. Koreniny a soľ boli gazdinej vždy poruke pri peci. Čerstvo nadojené mlieko zase v mliečnikoch a vajčička v slamených košíčkoch. Na drevenom stolčeku je položené náradie potrebné na pečenie chleba a na stene sú zavesené pletené nádoby zo slamy tzv. slameničky, do ktorých sa ukladal. Múku naberali do dreveného vahančeka a samozrejme nesmel chýbať pučiar na zemiaky alebo bryndzu.