

## História úzkorozchodnej Považskej lesnej železnice.

Pred vyše 100 rokmi, v roku 1912, rozhodlo Uhorské ministerstvo obchodu o výstavbe lesnej železnice v údolí Čierneho Váhu. Lesná železnica mala slúžiť na zefektívnenie dopravy drevnej hmoty z tamojších lesov. Do tej doby sa na prepravu dreva využívali takmer výhradne kone a možnosti, ktoré poskytovali horské bystriny a rieky. Na dopravu dreva boli postavené dômyselné zariadenia využívajúce dostatok zrážkovej vody a existenciu vodných tokov s dostatočným prietokom vody. Boli to tajchy (umelé vodné nádrže), rizne (vodné žľaby), plte, vodné hrable a pod. Kapacitné možnosti tejto metódy už nepostačovali potrebám rozvíjajúceho sa uhorského hospodárstva.

Uhorská kráľovská lesná komora v Budapešti sa v roku 1911 rozhodla vybudovať v údolí Čierneho Váhu lesnú železnicu. 17. októbra 1912 bola vykonaná administratívno-policijná pochôdzka, na základe ktorej bolo vydané ústne stavebné povolenie. Príprava stavby trvala takmer dva roky, pod čo sa podpísalo hlavne vysporiadanie pozemkov pod budúcou traťou. V roku 1913 boli vydané prvé písomné stavebné povolenia. Výstavbou bola poverená budapeštianska firma Magyar Belga. Rozhodlo sa, že železnica bude mať rozchod 760 mm, čo umožňovalo dostatočnú prepravnú výkonnosť a súčasne umožňovalo výstavbu v sklonovo i smerovo náročnej trase. Výstavba trvala až do roku 1923, keď bola vybudovaná prakticky celá hlavná trať. Na výstavbe sa podieľali dokonca aj vojnoví zajatci z 1. svetovej vojny.

Lesná železnica viedla z pily v Liptovskom Hrádku cez Kráľovu Lehotu a ďalej údolím Čierneho Váhu cez Liptovskú Tepličku až pod Kráľovu hoľu. Hlavná trať mala viac ako 40 km a odbočovali z nej odbočky Benkovo, Ipolitica, Svarín a Vyšný Chmelienec. V nasledujúcom období boli neustále dobudovávané odbočky, ktoré si vyžiadala potreba ťažby dreva a to Dikula, Malužiná, Nižný Chmelienec a Rovienky – Zátareň. Celková dĺžka tratí PLŽ tak dosiahla neuveriteľných 107 km a bola druhou najväčšou lesnou železnicou na území Slovenska. Srdce železnice bolo v Liptovskom Hrádku, kde bolo vybudované depo pre koľajové vozidlá s výhrevňou pre parné rušne, potrebnými a dobre vybavenými dielňami, budovami riaditeľstva železnice a železničnou stanicou. Na trati boli železničné stanice hlavne v miestach, kde z hlavnej trate odbočovali odbočky do dolín s najväčšou ťažbou dreva. Boli to Kráľova Lehota, Svarín, Nižný Chmelienec, Čierny Váh, Benkovo, Biely Potok, Kolesárky a Liptovská Teplička. Pre potreby nakládky dreva boli na hlavnej trati a najmä na odbočkách postavené nákladiská s koľajovým rozvetvením i bez neho. Na dôležitých miestach boli služobne pre personál lesnej železnice zabezpečujúci prevádzku na trati. Odbočky odbočovali z hlavnej trate výhybkou vpravo tak, aby rušne pokračovali do stúpania kotlom vpred. Výnimkou bola z dôvodu stiesnených pomerov odbočka Benkovo, ktorá odbočovala úvratou a pre správne postavenie lokomotívy tam bola postavená točňa. V stanici Liptovská Teplička bola po čase tiež postavená výhrevňa, kde bolo umožnené odstavenie lokomotívy.

Hlavnou úlohou železnice bola preprava dreva. Spoločnosť Magyar Belga dodala na zabezpečenie prepravy 2 štvornápravové tendrové parné rušne (v súčasnosti označené ako U45 902 a 903), oplenové vozne na prevoz dlhej guľatiny, plošinové vozne na prevoz krátkej guľatiny, 2 zakryté vozne pre potreby lesnej správy a jeden osobný vozeň na prepravu zamestnancov. V priebehu prevádzky bol rušňový i vozový park dopĺňaný na základe potrieb prepravnej prevádzky. Drevo bolo nakladané hlavne ručne a za pomoci jednoduchých nástrojov a po čase vrátkov s konopnými, neskôr oceľovými lanami. V časoch najväčšej ťažby, hlavne po druhej svetovej vojne mali vlaky idúce s naloženým drevom aj viac ako 20 párov oplenových vozňov. Dĺžka takýchto vlakov dosahovala až okolo 200 metrov. Dômyselnosť lesných železníc spočívala hlavne v tom, že na prepravu takéhoto množstva dreva sa využívala predovšetkým kinetická energia a jazda sa regulovala brzdením vozňov

brzdármi (tzv. bremsermi). Každý brzdár obsluhoval dve brzdy. Parné rušne preukazovali svoju silu hlavne pri doprave prázdnych vozňov do hôr.

Hneď v prvých prevádzkových povoleniach bola zakotvená aj osobná doprava. Sprvu boli k tejto doprave oprávnení iba zamestnanci PLŽ a ich rodinní príslušníci. Keďže Považská lesná železnica tvorila prirodzenú spojnicu administratívneho centra horného Liptova – Liptovského Hrádku s najvýchodnejšou obcou okresu – Liptovskou Tepličkou, vyžiadalo si to potrebu verejnej osobnej prepravy, ktorá sa vykonávala od roku 1933, ako na jedinej lesnej železnici na Slovensku. Prepravu využívali okrem domácich obyvateľov aj početné skupiny turistov, ktorí mali možnosť aj objednávok osobitných vlakov. Na prepravu osôb sa používali osobné vozne, ktoré boli dodané priamo na PLŽ, prestavané z bývalých električiek, ale hlavne vozne vyrobené šikovnými majstrami v dielňach PLŽ. Pravidelné osobné vlaky premávali medzi Liptovským Hrádkom a Liptovskou Tepličkou, alebo na skrátenej trase po osadu Čierny Váh. Vykonávala sa taktiež preprava tovaru do Liptovskej Tepličky a Malužinej. Krátkodobo fungovalo aj napojenie malužinskej odbočky na kameňolom Svidovo v Malužinej. K väčším objemom prepravy lomového kameňa však nedošlo.

Nezanedbateľným obdobím v histórii Považskej lesnej železnice boli ťažké časy 2. svetovej vojny. Po jej vypuknutí a po vzniku Slovenského štátu zásobovala drevom frontové vojská a dielne v Liptovskom Hrádku vykonávali opravy pre takmer všetky úzkorozchodné železnice v Karpatoch. Po vypuknutí Slovenského národného povstania slúžila pre potreby povstaleckých vojsk a partizánskych oddielov. Pred obsadením územia nemeckými vojskami zamestnanci PLŽ ukryli v doline Nižný Chmelienc všetky prevádzky schopné rušne aj so strojným vybavením píly v Liptovskom Hrádku. Prístupy k nim odrezali odstrelom dvoch mostov a tak sa PLŽ mohla po prechode fronty podieľať na obnove hospodárstva v regióne Horného Liptova.

Povojnové obdobie prinieslo najväčší rozmach drevovýroby. Obnova vojnou zničených miest a obcí, nastupujúca industrializácia Slovenska si vyžadovala dostatok dreva. Lesné železnice dopĺňali a obnovovali svoj vozidlový park. Nastúpili motorové rušne, ale kúšlo a efektívnosť pary sa im nikdy nepodarilo nahradiť. Ale každý rozkvet má svoj koniec a PLŽ nebola ani v tomto smere výnimkou. V šesťdesiatych rokoch minulého storočia sa stále viac presadzovala automobilová doprava. Percento podielu prevozu dreva úzkorozchodnou dráhou klesalo a postupne boli rušené odbočky, ako prvá malužinská. Vedenie vtedajších štátnych lesov, štátna správa i vtedy dôležité stranícke orgány neboli naklonené železnici a tak bol postupný zánik neodvratný. Poslednou ranou bola výstavba prečerpávacej elektrárne Čierny Váh a tak 31.12.1972 bola prevádzka na PLŽ oficiálne ukončená. Po ukončení prevádzky vyvinul najväčšie úsilie na záchranu železničky jej posledný správca, p. Gerek. Najmä jeho úsilím s pomocou priateľov a známych na vplyvných miestach sa podarilo zachovať časť koľajových vozidiel a úsek trate z Liptovského Hrádku do osady Svarín. Zachované pozostatky boli vyhlásené za národnú technickú pamiatku a zverené do správy pamiatkovému úradu. Veľká časť koľajových vozidiel bola presunutá na iné železnice a tiež skončila v šrote. Na krásu nízkotatranských lesov s vôňou pary dnes môžeme spomínať pri sledovaní celovečerného filmu Karla Kachyňa „Vlak do stanice nebo.“, ktorý bol celý nakrútený na Považskej lesnej železnici a v blízkych zákutiach práve na sklonku jej funkčnej prevádzky.

Koľajové vozidlá, ktoré sa zachovali a boli súčasťou technickej pamiatky boli sústredené v priestoroch bývalej autodiely Štátnych lesov a príľahlom areáli v Liptovskom Hrádku. Bývalí zamestnanci PLŽ a nadšenci z celého Československa stále v sebe uchovávali nádej na záchranu železnice a vyvíjali aktivity zamerané na vybudovanie koľajiska na manipuláciu s vozidlami, opravy a údržbu vozidiel a dokumentáciu stavu pamiatky. Vznikol klub PLŽ a od roku 1989 sa organizovalo niekoľko táborov Stromu života zameraných na zveľadenie depozitu. Depozit v Liptovskom Hrádku bol po čase v stave ukázať verejnosti aspoň na obmedzenom priestore krásu zašlej slávy PLŽ. Usporiadali

sa akcie hlavne na Deň Zeme a Deň detí. V prípade dobrého počasia boli vydareným spštením spoločenského života v meste. Tešili sa obľube hlavne u detí. Klub PLŽ a tiež individuálni aktivisti mali snahy na obnovenie prevádzky aspoň na chránenom úseku. Všetky aktivity boli zmarené nezaujmom kompetentných a dobou, ktorá priala viac zlodejom a neprajníkom.

V roku 2001 sa situácia okolo hrádockého depozitu vyostřila. Neustále sa opakujúce krádeže a vandalizmus decimovali cennú zbierku. Trať, ktorá mala byť pamiatkou, bola z väčšej časti rozkradnutá miestnym obyvateľstvom. Výrazne sa zhoršoval stav stavieb v areáli. Liptovské múzeum Ružomberok, ako správca technickej pamiatky rozhodlo o presťahovaní zachovalých exponátov do voľných priestorov v Múzeu liptovskej dediny v Pribyline, ktoré boli v oplotenom areáli a s nepretržitou strážnou službou. Na sklonku roku 2001 nastal deň „D“ a za pomoci viacerých firiem z Liptova, pracovníkov múzea a členov novo vzniknutého občianskeho združenia, Spoločnosť pri Považskej lesnej železnici, boli za veľmi náročných poveternostných podmienok exponáty a uskladnený materiál z bývalej PLŽ prevezené do nových priestorov v Pribyline. V skanzene boli využité priestory bývalého zariadenia staveniska pre výstavbu MLD. Priestory boli upravené, vrátane vybudovania nevyhnutnej časti koľajiska.

Náročné presťahovanie a jeho prípravné práce boli iba začiatkom práce dobrovoľníkov a zamestnancov múzea. Bolo potrebné upraviť haly pre vhodné odstavenie koľajových vozidiel. Dobudovať manipulačné koľajisko, aby bolo možné s exponátmi manipulovať z dôvodu ich údržby a zveľaďovania. Sťahovanie mobiliáru PLŽ a budovanie podmienok pre fungovanie expozície si vyžiadalo organizovanie dostupných síl vo forme dobrovoľníkov podieľajúcich sa na dochovaní exponátov a odborníkov na činnosti v oblasti železničnej dopravy. Preto v súčinnosti so sťahovaním vzniklo občianske združenie Spoločnosť pri Považskej lesnej železnici so zameraním na spoluprácu dobrovoľníkov s Liptovským múzeom pri budovaní expozície a záchrane zachovanej časti PLŽ.

Presťahovaný mobiliár, ktorý sa zachoval v majetku múzea je veľmi bohatý a vzácny. Vzácny je nie len svojou rôznorodosťou, ale pomerne značnou komplexnosťou, ojedinelou v rámci múzeí a tiež niektorých do dnes prevádzkovaných lesných železníc. Zbierka pozostáva zo štyroch parných lokomotív (U45.902 – spoločnosti Magyar-Belga, tiež „Malá Maďarka“; U45.905 – spoločnosti Orenstein-Koppel, tiež „Barbora“; U46.902 – výkonnejší stroj spoločnosti Magyar-Belga, tiež „Veľká Maďarka“ a KČ-4-199 vyrobená v Škode Plzeň, tiež „Sulika“ dnes „Kačena“), dvoch dieselových lokomotív (M42-023 – spoločnosti Rába Győr a BNE-50 „Gebus“ – spoločnosti Stavostroj), osobného motorového vozňa (M21-006 – vyrobeného v Tatre Kopřivnice), dvoch motorových drezín (motocyklovej spoločnosti Freund a automobilovej Škoda 1201), štyroch osobných, jedného zakrytého služobného vozňa a viacerých plošinových a oplenových vozňov na prepravu dreva. Vozidlá sú v pôvodnom stave, bez technických úprav a mnohé z týchto exponátov sú už dnes unikáty.

V roku 2004 bol Spoločnosti pri Považskej lesnej železnici poskytnutý grant z prostriedkov fondu ProSlovakia na renováciu osobného vozňa Ba/u 14, ťažko poškodeného prírodnými živlami. Na vozni bola použiteľná iba podvozková časť a rám vozidla. Ostatné časti si vyžadovali komplexnú opravu, ktorej priebeh trval niekoľko rokov. Vozeň bol charakteristický pre prevádzku lesnej železnice, lebo bol vyrobený úpravou vyradenej električky, čo bolo bežnou praxou pri dopĺňaní ich vozidlového parku.

Po prevoze mobiliáru z Liptovského Hrádku do priestorov MLD začalo Liptovské múzeum Ružomberok v spolupráci s dobrovoľníkmi vyvíjať iniciatívu na spojzdenie vlastného parného rušňa. Voľba padla na najnovšiu parnú lokomotívu prevádzkovanú na PLŽ – KČ 4. Aj keď to nie je charakteristický rušeň pre lesné železnice, o rekonštrukcii rozhodol jej okamžitý technický stav, ktorý vyžadoval najnižšie náklady na opravu. Oprava rušňa bola financovaná pomocou viacerých grantov a tiež z prostriedkov Liptovského múzea. Vlastný rušeň prešiel rekonštrukčnými prácami vo firme OKV

Martin. Na rozsiahlejšiu opravu tendra však nebolo dostatok prostriedkov a jeho oprava bola vykonaná priamo v skanzene v Pribyline. Rušeň rozdával radosť návštevníkom expozície celých dvanásť rokov pri rôznych predvážzacích akciách. Dnes je potrebné investovať do jeho opravy, aby robil radosť v ďalších rokoch.

V expozícii PLŽ v Pribyline od začiatku budil pozornosť unikátny exponát. Je ním drezína nemeckej výroby spoločnosti Freund, akýsi motocykel na koľajniciach. Iniciatívou člena Spoločnosti pri PLŽ, p. Mariána Petráška s pomocou ďalších členov združenia sa ju podarilo spojzdať. Keďže z pôvodnej drezíny ostal iba rám a podvozok (bola poškodená nehodou za prevádzky), pôvodný motor bol nahradený ešte v dielňach PLŽ motorom z motocykla Jawa 250, vrátane nádrže a sedadla jazdca. Výkon motora však presahuje možnosti pôvodných prevodov a bude nutná ich odborná úprava. Druhá drezína, Škoda 1201, bola opravená do prevádzkovateľného stavu počas zapožičania na Čiernohronskú železniciu v Čiernom Balogu. Dnes zdobí zbierku Liptovského múzea.

V roku 2017 Liptovské múzeum využilo možnosť grantového programu a kombináciou vlastných prostriedkov a poskytnutých peňazí vykonalo opravu osobného vozňa Ba/u 6, ktorý má familiárny názov „Klasa“. Vozeň (teda 2 ks vozňov) bol vyrobený podľa vzoru pôvodného osobného vozňa dodaného firmou Magyar-Belga priamo v dielňach PLŽ v Liptovskom Hrádku. Šikovný zamestnanci dali vozňu viaceré vylepšenia podľa skúseností z prevádzky. Vozeň mal dokonca i parné kúrenie, čo bolo na lesných železniciach výnimočné. Rekonštrukciu vykonali rovnako šikovní zamestnanci firmy OKV Martin.

Zbierka vozidiel zhromaždená v Múzeu liptovskej dediny je vskutku unikátna a bohatá. Veľa exponátov čaká na svoje znovuzrodenie, či už ako plne funkčné železničné vozidlá, alebo skrášlené pomníky technickej zručnosti a umu našich predkov. Exponáty si zaslúžia lepšie prostredie, ktoré zabezpečí iba finančne náročná prestavba oboch súčasných hál. A tie exponáty, ktoré si pýtajú putovať po koľajniciach potrebujú trať. Plány, prepojiť turistickou železnicou hlavné návštevné body skanzenu, dostávajú v týchto dňoch svoju reálnu podobu. Zhruba 800 m trať spojí už v 70-tych rokoch vybudovanú dedinu s expozíciou Považskej lesnej železnice v severnej časti areálu Múzea liptovskej dediny v Pribyline. Stane sa tak hlavne kvôli neoblomnosti vedenia a zamestnancov múzea, dobrovoľníkov, spracovateľov projektovej dokumentácie – firme REMING CONSULT a hlavne vďaka finančnej podpore z projektu „Po stopách technických pamiatok z Podhalia na Liptov“, ktorý je spolufinancovaný Európskou úniou z Európskeho fondu regionálneho rozvoja v rámci programu cezhraničnej spolupráce Interreg Polska-Slowacia.

Vidieť kúdoliaci rušeň ťahajúci sympatický vláčik hore údolím Čierneho Váhu je snom nejedného milovníka lesných železníc. Pôvodná trať bola hádam neskromne povedané najkrajšou z pomedzi krásnych. Nech dielo, ktoré v týchto dňoch vyrástlo v Múzeu liptovskej dediny v Pribyline, priblíži atmosféru zašlých čias, keď hustými smrekovými lesmi Čierneho Váhu veselo písкала mašinka.

Ďakujem za pozornosť

Juraj Veselý