



František BIZUB

Považská lesná železnica

Lesy SR, š. p., Banská Bystrica
2012

POVAŽSKÁ LESNÁ ŽELEZNICA

© František Bizub 2012

ISBN 978 - 80 - 8093 - xxx-x

NA ÚVOD



Autor

Pred 40 rokmi skončila svoju prevádzku Považská lesná železnica, ktorá bola významným lesníckym dopravným prostriedkom na hornom Liptove v 20. storočí. Vo svojej dobe mala veľký hospodársky a technický význam. Bola spoľahlivá pri zvoze dreva aj pri preprave lesných robotníkov do zamestnania. Počas svojej 56 ročnej prevádzky výrazne ovplyvnila aj život obyvateľov obcí a osád v nízkotatranských dolinách. Pre Liptovskú Tepličku a doliny Čierneho Váhu bola takmer pol storočia jediným dopravným prostriedkom, ktorý ich spájal s okolitým svetom. Turistom a výletníkom priblížila tie najtajnejšie zákutia krásnej prírody Liptova.

Považská lesná železnica bola príkladom citlivého začlenenia železničnej trate do krajiny bez porušenia jej charakteru a časom akoby s prírodou zrástla.

Chcel som zdokumentovať lesnú železnicu nielen po technickej stránke, ale zaznamenať aj udalosti, ktorými žili ľudia s lesnou železnicou späť. Bolo treba podrobne a dôsledne preštudovať písomnosti a technickú dokumentáciu lesnej železnice, ktorej značná časť sa zachovala v Liptovskom múzeu v Ružomberku. Kým sa však dokumentácia dostala do múzea, prehľadalo ju viacej súkromných zberateľov, u ktorých ostali mnohé cenné dokumenty. Táto publikácia je napísaná z údajov nájdených v dokumentácii múzea a z tých, ktoré mi povedali ešte žijúci pamätníci, tiež z niekoľkých, ktoré sú poskromne publikované v literatúre. Aby som mohol verne popísať všetky trasy vyše 100 km dlhej lesnej železnice, bolo ich treba poznať, čo znamenalo prejsť ich peši.

Keď Považskú lesnú železnicu nahradila ekonomickejšia automobilová doprava, snahy o jej zachovanie ako technickej pamiatky boli zo strany štátnych orgánov a kultúrnych inštitúcií nedostatočné. Nedokázali nájsť jej nového prevádzkovateľa ani peniaze na prevádzku. Na tom, že vozidlá lesnej železnice po zastavení prevádzky neskončili v šrote, má zásluhu jej posledný správca Ľudovít Gerek. Z lesnej železnice sa podarilo zachrániť len malú časť. O udržiavanie vozňového parku a časti koľajiska Považskej lesnej železnice ako kultúrnej pamiatky sa pričínili dobrovoľníci. Bez nich by už po nej nič neostalo. V ostatných rokoch na rekonštrukciu časti vozňového parku v skanzene v Pribyline finančne prispelo ministerstvo kultúry.

Technické pamiatky sú rovnako ako iné kultúrne pamiatky neoddeliteľnou súčasťou nášho národného dedičstva a obrazom vývoja spoločnosti. Považská lesná železnica je dokumentom technickej vyspelosti a remeselnej zručnosti našich predkov a má medzi slovenskými technickými kultúrnymi pamiatkami svoje pevné miesto. Preto je povinnosťou tejto spoločnosti zachovať jej muzeálnu podobu pre budúce generácie tam, kde pôsobila, na Liptove.

Touto knihou vzdávam hold všetkým tým, ktorí Považskú lesnú železnicu stavali, na nej pracovali, snažili sa ju zachrániť a starajú sa o zachované exponáty.

Srdečne ďakujem tým, ktorých keď som pri písaní knihy požiadal o pomoc, mi s ochotou vyšli v ústrety. Ďakujem najmä Lesom SR, š. p., Banská Bystrica za vydanie tejto knihy, čím sa k čitateľom dostanú mnohé dosiaľ nepublikované údaje o jednej z najvýznamnejších lesných železníc na Slovensku.

František Bizub, autor

Na lesných správach Svarín, Čierny Váh a Liptovská Teplička, patriacich do obvodu Riaditeľstva Uhorského kráľovského hlavného lesného úradu v Liptovskom Hrádku (Magyar Királyi Főerdőhivatal építésvezetője Liptó – Ujvároth), sa v prvom desaťročí 20. storočia ročne ťažilo okolo 50 tisíc m³ dreva. Dve tretiny z neho tvorili brvná a jednu tretinu kláty. Toto drevo sa splavovalo vo forme plti, alebo po kusoch po potokoch Svarínka, Ipoltica, Dikula, Benkovo a Ždiar po Čiernom Váhu a Váhu až na pílu v Liptovskom Hrádku. Plavením po vode sa však drevo poškrabalo, polámalo a vylúhovalo. Nasiaknuté vodou sa mohlo spracovať až po niekoľkomesačnom sušení. Bolo treba udržiavať vodné nádrže (tajchy) na vzdutie vodných hladín pri plavení, aj brehy vodných tokov. Vtedajšia doba ponúkala úzkorozchodnú lesnú železnicu ako najmodernejší a najvýkonnejší dopravný prostriedok na dopravu dreva z dolín. Lebo zatiaľ čo nákladné autá boli len v začiatkoch, železnica bola osvedčená. Okrem toho sa úzkokoľajná trať pomerne ľahko prispôbovala horskému terénu a jej stavba bola lacnejšia ako stavba cesty s pevným povrchom.

Preto Uhorská kráľovská lesná komora v Budapešti rozhodla, že v doline Čierneho Váhu postaví lesnú priemyselnú železnicu na parný pohon. Začiatkom roka 1911 bolo prevedené trasovanie trate budúcej úzkorozchodnej parostrojnej lesnej železnice. Odborníci v roku 1912 obhliadli terén a zhotovili projekty. Začiatok stavebných prác naplánovali na rok 1913 a výstavba 50 km dlhej trate mala stáť asi 2,5 milióna korún. Vyvlastnenie pozemkov pre stavbu lesnej železnice previedol Krajský súd v Ružomberku v roku 1915.

Zemné práce pri stavbe úzkokoľajky boli z úsporných dôvodov čo najmenšie, preto sa na trati zo začiatku bežne vyskytovali polomery až 30 m a stúpanie aj 65 ‰. Malé mosty a najmä mosty na odbočkách trate sa stavali z dreva, potom ich vymieňali za oceľové. Koľajnice boli zo začiatku veľmi ľahké a ako sa zväčšovala váha vlakov, postupne boli vymieňané za ťažšie typy.

I. DÔVOD VÝSTAVBY LESNEJ ŽELEZNICE



*1. Pečiatka Riaditeľstva
Uhorského kráľovského
hlavného lesného úradu
v Liptovskom Hrádku,
1914*

II.

TRATE LESNEJ
ŽELEZNICEHLAVNÁ TRAŤ
LIPTOVSKÝ
HRÁDOK
– LIPTOVSKÁ
TEPLIČKA

2. Hraničný kameň
s iniciálkami VEV, 2011



3. Pečiatka Štátneho lesného
staviteľstva,
1921

Považská lesná železnica mala do roku 1918 maďarský názov Vágvölgyi erdei vasút (Považská lesná železnica) a skratku VEV. Pozostávala z hlavnej trate, ktorá viedla údolím Váhu a Čierneho Váhu. Z nej vychádzali odbočky do vedľajších údolí, pomenovaných podľa potokov nimi pretekajúcimi.

Výnosom Uhorského kráľovského ministerstva obchodu a priemyslu v Budapešti č. 67711/1912 z 1. 10. 1912 bol projekt na lesnú železnicu schválený. Uvedené ministerstvo stavbu lesnej železnice Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička, začiatok trate v km 0.00 v Liptovskom Hrádku do km 36.08 v Liptovskej Tepličke schválilo nariadením z 12. 10. 1912 č. 67716/912 a na základe prípisu č. 67710/ 1912 sa 17. 10. 1912 uskutočnila administratívno-správna pochôdzka (výber staveniska) po trase z Liptovského Hrádku po Liptovskú Tepličku v dĺžke 36 km. Rozhodlo sa, že železnica bude mať rozchod 760 mm. Počítalo sa s križovaním 55 ciest a malo sa postaviť 126 mostov a priepustov. Koncesná listina pre túto lesnú železnicu bola vydaná na 50 rokov, čiže do konca roka 1962.

Dňa 8. 8. 1913 vydalo ministerstvo pod č. 28176/1913 stavebné povolenie pre prvý úsek Liptovský Hrádok – Čierny Váh. Na jar 1914 postavil Uhorský kráľovský hlavný lesný úrad v Liptovskom Hrádku na vlastné náklady železničnú vlečku normálneho rozchodu medzi stanicou Liptovský Hrádok Košicko-bohumínskej železnice (KBŽ), starou parnou pilou a rampou na stanici lesnej železnice v Liptovskom Hrádku (v roku 1922 mala vlečka dĺžku 353,3 m, v roku 1925 na ňu pristavovali 8 vagónov denne). So stavbou úzkokojnej železnice nezačali na hlavnej trati od Liptovského Hrádku, ale na jar 1914 na odbočke zo Svarína do Svarinskej doliny po Drogovo. Aj náklady na túto 2 km dlhú odbočku stavali na vlastné náklady bez príspevia štátu.

V úseku Liptovský Hrádok – Svarín bola trasa lesnej železnice navrhnutá po súkromných pozemkoch. Šírku pozemku potrebnú na železničnú trať odkúpili a označili hraničnými kameňmi, ktoré mali vytesaný nápis VEV a príslušné číslo.

Na Uhorskom kráľovskom hlavnom lesnom úrade v Liptovskom Hrádku zriadili v roku 1914 oddelenie inžinierskych prác výstavby lesnej železnice. Minister poľnohospodárstva vymenoval na toto oddelenie za ústredného stavbyvedúceho lesného inžiniera Ing. Alexandra Spen-

gela, rodáka z Levoče a za pomocných lesných inžinierov Ing. Jozefa Kozoňa a Ing. Štefana Früsticka. Stavbyvedúceho neskoršie vo funkcii vystriedal projektant Ing. Varga.

Uhorské kráľovské ministerstvo obchodu a priemyslu v Budapešti vypísalo 14. 4. 1914 konkurz na stavbu úzko-kolajnej lesnej železnice z Liptovského Hrádku do údolia Čierneho Váhu v dĺžke 38,9 km. Obálky s nápisom Ponuka stavby Považskej lesnej železnice (Ajánlat vágvölgyi erdei vasút építése) bolo treba podať na Riaditeľstvo Uhorského kráľovského hlavného lesného úradu v Liptovskom Hrádku (Magyar Királyi Főerdőhivatal építésvezetője Liptó – Ujvárott) do 2. 6. 1914 do 7. hodiny. Na druhý deň 3. 6. 1914 o 10. hodine boli riadne uzatvorené a opečiatkované obálky s ponukami verejne otvorené. Konkurz vyhrala a na jeho základe začala lesnú železnicu stavať firma Magyar Belga Femipár r. társ Budapešť, ktorá sa špecializovala na komplexnú výstavbu železníc aj s dodaním vozidiel.

Výstavba prvého úseku Liptovský Hrádok – Čierny Váh začala v júli 1914 a trať bola do roku 1916 postavená po km 20.822, čiže 2 km powyše od osady Čierny Váh, po cestu odbočujúcu od horárne Brezová (Suchý Benkov) do Važca. Dĺžku trate označovali kamenné stĺpiky kilometrovníkov osadených do zeme vždy na pravej strane trate od jej začiatku, čiže od Liptovského Hrádku. Na stĺpikoch boli vytesané čísla udávajúce príslušný kilometer. Kilometrovníky v úseku Čierny Váh – Benkovo mali aj kovový bod na výškové zameranie trate.

Uhorské kráľovské Ministerstvo obchodu prípisom č. 77998/III. z 23. 10. 1916 nariadilo technicko-policiálnu pochôdzku (kolaudáciu) tohto úseku a komisionálnou zápisnicou z tejto pochôdzky, napísanou **3. 11. 1916**, bola trať odovzdaná riadnej prevádzke. V roku 1918 bola postavená 0,8 km dlhá úvratňová odbočka Nižný Chmelienec, ktorá z hlavnej trate odbočovala v km 15.512.

Povolenie na prepravu osôb na lesnej železnici bolo zakotvené v už spomínanom stavebnom povolení č. 28176/1913 z 8. 8. 1913 pre 1. úsek Liptovský Hrádok – Čierny Váh. Ním bola dovolená len preprava zamestnancov liptovskohrádockého Uhorského kráľovského hlavného lesného úradu a ich rodinných príslušníkov. Zamestnanci cestovali zdarma, ich rodinní príslušníci mali 50 % zľavu, svoj tovar mohli jedni i druhí prepravovať za režíjnu cenu.

Doplňujúca administratívna pochôdzka pre druhý úsek trate od km 20.822 Čierny Váh, Brezová po km 36.9 Liptovská Teplička sa uskutočnila na základe nariadenia č.



4. Stĺpik 22 km s kovovým meracím bodom na bolu, 2011



5. Výškový merací bod, 2011

85722/14 z 12. 1. 1915 a stavebné povolenie, ktoré okrem hlavnej trate platilo aj pre stavbu Ipolitickej a Benkovskej odbočky, bolo vydané 17. 4. 1916 pod č. 11230/1915. V roku 1918 postavili hlavnú trať po Benkovo, v roku 1919 po Biely Potok a v roku 1920 po Kolesárky. Od začiatku výstavby lesnej železnice v júli 1914 do konca roka 1920 boli náklady na stavbu 4 621 757 korún a v 1. štvrtroku 1921 to bolo 218 921 korún. Hodnota inventára lesnej železnice bola okolo 1 milión korún. Do rozpadu Rakúsko – Uhorska staval lesnú železnicu Uhorský kráľovský hlavný lesný úrad v Liptovskom Hrádku na vlastné náklady. Potom výstavbu ďalších úsekov lesnej železnice financoval štát.



**6. Prvý nákladný vlak z Kolesárov s rušom ozdobeným stromčekom a vencom
v km 22.7 na moste ponad Benkovský potok. Vľavo vedľa trate štvorkolka
s pedálovým pohonom, 1920**

Do roku 1921 sa samostatné účtovanie na nej nevykonávalo, lebo sa považovala za zložku lesného hospodárstva, ktorej efekt sa prejavil v celkovej bilancii lesného úradu.

Po rozpade Rakúsko – Uhorska a vzniku Česko – Slovenska bolo pre prevádzku a ďalšiu výstavbu lesnej železnice vytvorené Štátne lesné staviteľstvo v Liptovskom Hrádku spadajúce pod Riaditeľstvo štátnych lesov a statkov v Liptovskom Hrádku, ktoré bolo začlenené priamo pod Ministerstvo zemedelstva v Prahe. Lesná železnica dostala názov Považská lesná dráha (PLD). Nebol to preklad maďarského názvu lesnej železnice do slovenčiny, ale do češtiny, lebo doslovný preklad do slovenčiny je Považská lesná železnica. Na tento správny názov bolo treba počkať ešte 20 rokov. Tabuľky na rušňoch s textom VEV zdemontovali a namiesto nich pripevnili tabuľky s textom PLD. Prednostom lesného staviteľstva sa v roku 1920 stal vrchný ministerský radca Ing. Juraj Martinka, ktorý bol zároveň zástupcom riaditeľa liptovskohrádckého riaditeľstva štátnych lesov.

Do októbra 1921 bola trať sprevádzkovaná len po km 29.6 Kolesárky. Potvrdzuje to aj účet vystavený 28. 1. 1921 predstavenstvu obce Liptovská Teplička za dopravu 8 sudov petroleja z Liptovského Hrádku do Kolesárov za 18,75 Kč (Kč = koruna československá) a z odchodov vlaku v roku 1921 stanovených pripisom z 13. 1. 1921, ktoré premávali po Kolesárky (pozri tabuľku).

Trať z Kolesárok po Liptovskú Tepličku dostavali v jeseni 1921. Vtedy predĺžili nákladiská Biely Potok a Kolesárky o 200 m. Trať nepostavili po plánovaný km 36.9, ale len po km 33.6. Komisionálna technicko-policiajná pochôdzka celej trate km 0.00 Liptovský Hrádok – km 33.6 Liptovská Teplička sa na základe prípisu č. 53512/21 uskutočnila v dňoch 24. – 25. 11. 1921. Preto celej trate, lebo jej výsledok bol potrebný pre udelenie dočasného povolenia prepravy vlastných zamestnancov a pre uzavretie poistenia prepravovaných ľudí, ktoré dovtedy nebolo (poistnú zmluvu na prepravované osoby uzavrelo Riaditeľstvo štátnych lesov v Liptovskom Hrádku 17. 2. 1922 s poisťovňou Slávia Bratislava). K pochôdzke boli predložené doklady o administratívnej pochôdzke z 17. 10. 1912 a o technicko-policiajnej pochôdzke z 3. 11. 1916. Komisia mala pristavený rušeň s jedným osobným vozňom. Zatažkávacie skúšky mostov previedol Ing. Jozef Kovarčík. Prvý deň 24. 11. 1921 urobili pochôdzku úseku km 0.00 – 20.822 a druhý deň 25. 11. 1921 úseku km 20.822 – 33.600. Definitívne užívacie povolenie na úsek 20.822 – 33.600 bolo vydané pod č. 51959/21. Skolaudovali aj strážny obytný domček Benkovo postavený v roku 1921 v km 22.710 po pravej strane hlavnej trate (1 300 kusov škridle a 30 válovcov za 2 490 korún na jeho strechu dodala firma Mareka Rotschilda z Liptovského Hrádku, hospodársku budovu pri domčeku postavili v roku 1922).

Nastala potreba, aby súčasne jazdilo viac vlakov. Kvôli tomu bolo treba stanoviť platný pre-

Odchody vlaku v roku 1921		
Liptovský Hrádok	8.00	
Kráľova Lehota	8.37	16.32
Svarín	9.27	16.00
Nižný Chmelienec	10.05	15.13
Čierny Váh	10.45	14.46
Benkovo	11.20	13.58
Biely Potok	11.45	13.30
Pod Bāňou	12.05	13.10
Kolesárky		13.00



7. Strážnica a stanica Benkovo z roku 1921. Foto 1955

mávkový poriadok lesnej železnice. Bol prijatý v roku 1921 pod č. 6814/21.

V roku 1921 „mašinka“, ako vláčik lesnej železnice už vtedy dôverne volali, musela brať vodu hore i dolu idúc na moste vo Svaríne, čo jej trvalo 20 minút. Na čiernovážskom moste musel vlak stáť 25 minút, lebo aj tam mal predpísané brať vodu. Toto státie bolo zapracované do

premávkového poriadku. Keďže most vo Svaríne bol vysoký, neskoršie brali všetky parné rušne okrem rušňa Kč 4 - 199 vodu nad Kráľovou Lehotou na Dielskom potoku.

Robotníci pracujúci celoročne na výstavbe ďalších tratí PLD dostávali každoročne bezplatne jeden vagón ohrevného dreva, ktoré si sami na mieste vyznačenom lesnou správou nahotovali. Táto výhoda získania deputátneho dreva mnohých z robotníkov viazala k práci, aj keď inde mohli zarobiť viac.

V roku 1921 sa Ing. Juraj Martinka stal riaditeľom Riaditeľstva štátnych lesov a statkov v Liptovskom Hrádku a za prednostu Štátneho lesného staviteľstva bol vymenovaný Ing. Emil Duffek. Štátne lesné staviťstvo v Liptovskom Hrádku, pod ktoré prevádzka a výstavba lesnej železnice spadala, zmenilo v roku 1922 názov na Stavebné oddelenia v Liptovskom Hrádku pri Riaditeľstve štátnych lesov.



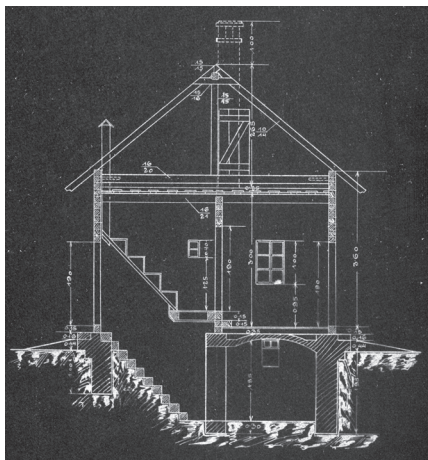
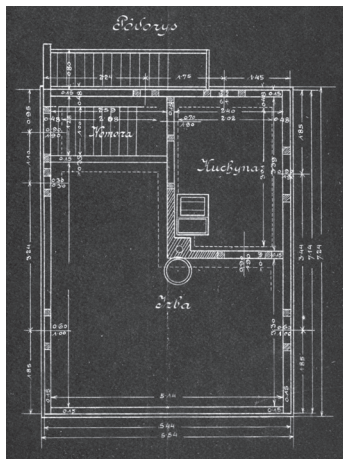
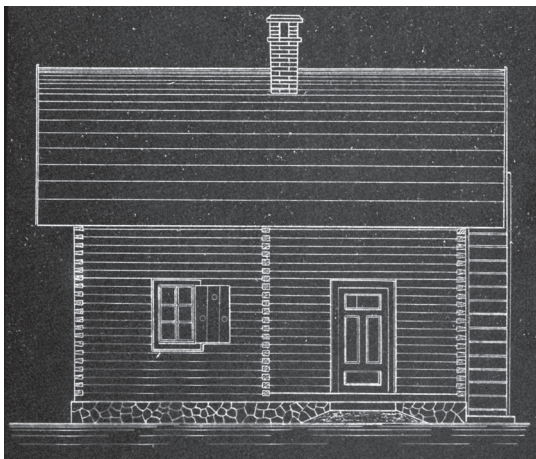
8. Pečiatka
Stavebného oddelenia,
1922

V roku 1922 pozostával vozňový park lesnej železnice z 2 parných rušňov štvorosových o výkone 90 HP a o váhe 17,6 t, výrobca M.k.A.G. (Maďarská kráľovská železničná strojárň) Budapešť, 1 osobného vozňa III. triedy štvorosového, v ktorom sa kúrilo dvoma pieckami, 2 nákladných krytých vozňov štvorosových s nosnosťou 10 t so služobným oddielom pre vlakvedúceho, 3 plošinových vozňov štvorosových s nosnosťou 12 t, 3 plošinových vozňov štvorosových s nosnosťou 10 t, 40 párov oplenových vozňov pre dlhé drevo s nosnosťou 13,5 t na jeden pár, 21 vozíkov na štrk a 1 dreziny. Reťaze na upevnenie dreva na oplenových vozňoch boli dlhé 6,6 m a hrubé 10 mm. Osobný vozeň III. triedy bol len pre lesnícky a úradnícky personál štátnych lesov, lesní robotníci a obyčajní ľudia mali vyhradený priestor pre cestujúcich v nákladnom služobnom vozni.

V roku 1922 bol obnovený náter osobného vozňa a 2 krytých nákladných vozňov s oddelením pre cestujúcich, previedlo sa tiež označenie všetkých ostatných vozňov a rušňov. Vtedy sa rozhodli postaviť pri výhrevni prístrešok pre osobný voz, lebo: „... *pod šírým nebom by zakrátko skazu vzal.*“ V roku 1923 dostal nový náter aj kovový most ponad Váh v Lužnici medzi Liptovským Hrádkom a Kráľovou Lehotou. Natrel ho maliar Peter Kováčik z Liptovského Hrádku.

Vlakový personál lesnej železnice v roku 1922 tvorili 2 rušňovodiči (Ondrej Mudroň a Ferdinand Migra), 2 kuriči, 1 vlakvedúci a 3 brzďári (Anton Piovarči, Viktor Špiak a Ján Dubovec). Ondrej Mudroň robil u lesnej železnice od 14. 12. 1918. Za rušňovodiča ho prijali od 1. 4. 1921 namiesto Ludovíta Štefčeka z Dovalova (ten bol rušňovodičom od 15. 3. 1918 a pre nespôľahlivosť bol prepustený zo zamestnania 26. 4. 1921). Mudroň zložil kuričskú a rušňovodičskú skúšku 2. 6. 1921 a od 11. 11. 1921 dostal mesačný plat 1 000 Kč + byt + 12 m³ palivového dreva ročne. Ferdinand Migra bol v rokoch 1897 – 1919 rušňovodičom u Košicko-bohumínskej železnice. Za rušňovodiča a zároveň aj strojdozorca výhrevne lesnej železnice bol prijatý od 23. 6. 1920. Od 15. 7. 1921 bol poverený aj funkciou traťmajstra. V roku 1921 dostal definitívu s mesačným platom 1 000 Kč + byt + 24 m³ mäkkého palivového dreva ročne. V zime dostávali členovia vlakového personálu kožuchy, ktoré im vydali pred jazdou a po návrate ich musel odovzdať späť do skladu. Vo výhrevni a dielňach sa o prevádzku, údržbu vozňového parku a o náradie pre traťových robotníkov starali 2 zámočníci a 1 kováč.

Údržbu trate lesnej železnice mali v roku 1923 na starosti 1 traťmajster, 5 strážnici trate (Jozef Macko, Štefan Mrlían, Jozef Fedor, Fridolín Erder a ?), 18 celoročných traťových robotníkov, v lete k nim pribudli ešte 10 sezónni traťoví robotníci.



**9., 10., 11. Jednotný plán strážnice
schválený 17. 4. 1923**

Železničný zvršok bol z drevených dubových, bukových, smrekovcových alebo borovicových podvalov o rozmeroch 1400 x 180 x 140 až 1600 x 200 x 160 mm. Na nich boli uložené koľajnice 6 – 9 m dlhé s hmotnosťou 12 – 24 kg/m. Upevnenie koľajníc na podvaly bolo priame klincami o rozmeroch 8 x 80 – 15 x 150 mm s T hlavou, alebo tzv. žabákmi. Medzi päť koľajníc a úložnú plochu sa vkladala na každý tretí podval v rovnom smere jednoduchá podkladnica pre 3 klinec. Podbitie a zaštrkovanie trate sa vykonávalo ručne. Štrk vozili na vyklápacích koľajových vozíkoch alebo na plošinových vozňoch v drôtených košoch z kameňolomu, zriadeného väčšinou v tesnej blízkosti trate. Na podbíjanie slúžil čakán s rozšírenou hlavou (podbíják), oceľová tyč (šfanga) a ťažké kladivo (pucka).

Strážnikom trate v Liptovskom Hrádku bol Jozef Macko. Býval so ženou a deťmi v strážnici stojacej neďaleko výhrevne. V roku 1923 žiadal súhlas na prístavbu izbičky ku strážnici, ktorú chcel urobiť na vlastné náklady. Nevyhoveli mu, lebo všetky strážnice PLD boli jednotného typu, schválené Ministerstvom zemeľstva v Prahe 17. 4. 1923. Strážnikom trate v Kráľovej Lehote bol od roku 1920 Štefan Mrlían. Od augusta 1921 dostal k platu o 20 korún viac zato, že z kráľovolehotskej pošty donášal v taške uzamknutej kľúčom k vlaku lesnej železnice poštu pre lesné správy Svarín a Čierny Váh. Od neho tašku s poštou prevzal vlakvedúci, začo dostal 15 korún mesačne. Počas konania technicko-polícanej pochôdzky 24. 11. 1921 si Mrlían pohoršil. Napriek viackrát opakovanému vlakovému signálu sa totiž nedostavil k služobnej povin-



12. Vlak nad Svarínom, okolo roku 1925

nosti počas pochodu komisie, ktorá vlakom skúšala trať. Zato mu strhli 10 korún z mesačného platu. Funkciu strážnika trate vo Svaríne, pod ktorého spadala aj Svarínska odbočka, zastával Jozef Fedor. Drevená strážnica vo Svaríne stála hneď na začiatku osady po pravej strane koľaje Svarínskej odbočky, v terajšej záhrade za dreveným krížom. Keď uhliar Fridolín Erder utrpel škodu pri lesnom požiari na Čiernom Váhu, prednosta Ing. Juraj Martinka ho od 1. 4. 1921 prijal za strážnika trate na Čiernom Váhu pre úsek Nižný Chmelienec – Kolesárky. Na bývanie mu prideliť lesnícky barák na Čiernom Váhu pozostávajúci z kuchyne, izby a komory a plat 26 Kč za dennú zmenu + trávu pozdĺž trate. V roku 1922 bol Erder preložený na novopostavenú strážnicu v Benkove a roľu, ktorú si v roku 1921 na Čiernom Váhu upravil na pestovanie zemiakov, v roku 1923 neoprávnene užíval dozorca stavby benkovskej odbočky Michal Pálffy. Zato musel Pálffy na príkaz prednostu Ing. Martinku zaplatiť Erderovi 200 korún.

Z toho, že strážnika Erdera ubytovali v lesníckom baráku vyplýva, že strážnica lesnej železnice vtedy na Čiernom Váhu ešte nestála. Postavili ju neskôr po ľavej strane hlavnej trate v km 18.055. V roku 1935 bol na nej strážnikom Anton Piovarči, v rokoch 1953 – 1959 Jozef Koreň a v rokoch 1959 – 1972 Daniel Šedo.



13. Nakladanie dreva na vagóny

Prevádzka lesnej železnice sa nezaobišla bez nedodržiavania predpisov, nehôd a úrazov. V Liptovskom Hrádku 4. 1. 1921 o 17.15 hod. robotníci vodnej pily nechali na výhybke pred lesným staviteľstvom jeden vagón naširoko naložený smrekovými kántami, do ktorého pri posunovaní ku štiepačke prvý vagón narazil, následkom čoho sa z odstaveného vagóna smrekové kánty zrútili na výhybku a dolámali ju.

Prevoz dlhých kmeňov dreva sa prevádzal na dvojiciach dvojnápravových opleno-

vých vozňov a metrové drevo prepravovali na štvornápravových plošinových vozňoch s čelami.

Nakladanie dlhých kmeňov stromov na vagóny sa robilo ručne zo zeme alebo z nakladacích rámp. Kmene sa na potrebnú dĺžku skracovali pomocou sekier a pil. Kmene stromov mohli byť až 25 m dlhé. Na vagóny sa kotúlali po dvoch kmeňoch položených naprieč jedným koncom na zemi a druhým na vagóne pomocou štipákov a capínov. Štipák bol ťažký sochor z bukového dreva s rovným kovovým špicom, na capíne bola kovová časť zahnutá ako hokejka a zakončená malým zahnutým hrotom. Neskoršie sa na nakladanie dreva používali rôzne kladkostroje, navijaky a lanovky. Na vyloženie dreva bolo treba iba z opačnej strany odistiť západku klanice a kláty sa skotúlali priamo na sklad dreva alebo na vstupný dopravník pily.

Dvojité oplenové vagóny určené k doprave dlhého dreva v celých kmeňoch bolo nariadené nakladať tak, aby naložené drevo začalo a končilo pri prvej a poslednej ose dvojitých vagónov, na vagónoch opatrených brzdami najmenej 20 cm od čela vagónu. Ináč mohlo dôjsť k úrazu brzdára, keď brzdil alebo spájal vagóny. Správne naloženie vagónov skontroloval rušňovodič a zle naložené drevo dal preložiť zodpovednému horárvi. Drevo na skládkach muselo byť uložené najmenej pol metra od koľaje, aby sa pri náraze do neho nekrivil a nelámali stúpačky (schodíky) na vagónoch.

Lesná správa Čierny Váh bola viac-krát upozornená, aby nákladné vagóny z odbočiek sami neposunovali a nespúšťali na hlavnú trať. Lebo pri mrazivom počasi sa dolu strmým spádom trate ani brzdou nedali zastaviť a pri náraze o stojací vagón narobili škody. Taký prípad sa stal aj 2. 11. 1921 neopatrnosťou nadhorára Becka.

Strážnik trate Fridolín Erder nahlásil, že lesní robotníci Jano Meizel a Jožo Košiarik zo Šuňavy sa spustili na plošinovom vozni 28. 4. 1922 po 13. hod. z Čierneho Váhu dolu a potom vozeň nechali stáť na trati medzi Nižným Chmeliencom a Svarínom, čím mohlo dôjsť k nehode narazením idúceho vlaku do opusteného vozňa stojaceho na trati. Jožo Košiarik strážnika Erdera zato, že ho nahlásil, ohrozoval sekerou. Erder s brzdárom Viktorom Špiakom zistili, že ďalší lesní robotníci Ondrej Hanzuš a Palo Martonček zo Šuňavy sa na plošinových vagónoch spustili po trati zo stanice Benkovo na Čierny Váh popoludní 13. 5. 1922. Opäť to zopakovali o dva dni, pričom nechali vagóny stáť na trati. Tým sa mohlo stať nešťastie, že idúci vlak narazí do opustených vagónov.



14. V úseku Čierny Váh – Benkovo bola trať na niektorých úsekoch vtesaná do skál, okolo roku 1930

Následkom vykoľajenia jedného vozňa utrpel 3. 10. 1923 o 11. hod. úraz brzdár Ján Dubovec. Z vykoľajeného vozňa sa zrútil náklad dreva a zlomil mu ľavú nohu. Prvú pomoc mu poskytol okresný lekár Dr. Emanuel Perukard a zranený bol prevezený do košickej nemocnice. Pri liečení sa Dubovcovi noha skrátila o 7 cm. Dostal odškodnenie od nemocenskej aj od úrazovej poisťovne. Preradili ho za strážnika trate v Kráľovej Lehote. V roku 1928 požiadal zamestnávateľa o podporu na zhotovenie ortopedickej obuvi a dostal ju.

Pracovníci učtárne neoprávnene používali drezinu na výplatu mzdy na lesných správach, pričom ju často pokazili. V jeseni 1921 pokazil drezinu účtovný asistent Kudlička. Preto riaditeľ Ing. Juraj Martinka povolil drezinu používať len na kontrolu trate lesnej železnice.

V roku 1922 prepravila lesná železnica 36 753 m³ úžitkového dreva, 3 585 plm palivového dreva, 827 q smrekovej kôry, 376 q vápna zo svarínskej vápenky, 55 vagónov na sťahovanie nábytku personálu a 66 vagónov deputátneho sena. Vypravených bolo 240 vlakov s 2 852 vagónmi.

Dopravné výkony prepočítané na m³/km na základe nosnosti 1 vagóna 17 m³ a dopravnej vzdialenosti boli 550 796 m³/km v roku 1921, 744 969 m³/km v roku 1922, 1 119 583 m³/km v roku 1923 a 1 243 630 m³/km v roku 1924. V roku 1923 bolo vypravených 275 vlakov, v roku 1924 to bolo 269 vlakov. Okrem dreva prepravovali aj iný materiál, najviac seno. Prepravovali aj pre súkromné osoby a firmy. Napríklad v roku 1924 okrem iného odviezli z vápenky vo Svarínke do Liptovského Hrádku 9 vagónov vápna, z Liptovského Hrádku do Liptovskej Tepličky 3 vagóny tehál, 1 vagón kapusty, 1 vagón umelého hnojiva a 1 vagón s mláčačkou. V roku 1924 bol príjem za dopravu 549 138, 88 Kč, výdaje na dopravu 364 819 Kč, náklady na personál 74 893, 36 Kč a celkový zisk 109 426 Kč.

Zo záznamov sa dá zistiť, že vedenie lesného riaditeľstva malo sociálne cítenie. Keď vo veku 47 rokov zomrel horár Emanuel Sartoris (pochovali ho na čiernovážskom lesníckom cintoríne) a manželka Albína ostala v horárni vo Svaríne sama so štyrmi nezaopatrenými deťmi, pri sťahovaní do Liptovskej Teplej jej bol odpustený poplatok za prevoz lesnou železnicou zo Svarína do Kráľovej Lehoty: „*Obnos 222 Kč, ktorý je vdove Albíne Sartorisovej za odvoz nábytku pri jej sťahovaní vyrúbený, nech sa jej odpíše. Liptovský Hrádok, 21. XI. 1922, Jur Martinka, riaditeľ.*“

Nakladanie dreva na vagóny sa robilo na miestach, kde sa predtým pred splavením dreva dolu vodnými tokmi zbíjali plte, preto ich zo začiatku volali pltiskami a až neskoršie nákladiskami. V roku 1921 boli nákladiská v staniciach Kráľova Lehota a Svarín, na Svarínkej odbočke a odbočke Nižný Chmelienc, na hlavnej trati vo Vyšnom Chmelienci, na Čiernom Váhu, Brezovej a Benkove, na Benkovskej odbočke, na hlavnej trati v Tehlavách, Čierňavách, na Bielom Potoku, Bani – Sviňarke, Solanke a Kolesárkach. Na hlavnej trati koncom roka 1921 pribudlo nákladisko Liptovská Teplička a v roku 1922 nákladiská výhybňa Koreňová, Nalezená a Kubičková, tiež nákladisko Plevovo, ku ktorému viedla z hlavnej trate vpravo cez osadu Čierny Váh 300 m dlhá odbočka.

Napriek tomu, že bola v prevádzke lesná železnica, naďalej sa drevo z dolín splavovalo aj vodnými tokmi. Kvôli zdvihnutiu hladiny na výšku potrebnú ku splavovaniu dreva v roku 1921 vypúšťali z tajchov vodu 1 až 3 krát za týždeň, čo záviselo od množstva dažďa. Lesné riaditeľstvo sa snažilo železnicou dopraviť čím viacej dreva, preto dávalo nákupcom dreva zľavy. Aj pltisko Suché Benkovo bolo v roku 1922 v prevádzke nielen ako skládka dreva pred jeho naložením na vagóny lesnej železnice, ale drevo z neho naďalej plavili dolu vodou do Liptovského Hrádku. Za povolenie na splavenie dreva sa Riaditeľstvu štátnych lesov platilo podľa dĺžky splavovania a množstva splaveného dreva. Z Liptovskej Tepličky do Liptovského Hrádku sa v roku 1922 platil poplatok 13 – 13,50 Kč za 1 m³ dreva.



**15. Rušeň PLD 2 (U 45 903) s vlakovou čatou, okolo roku 1930.
V rušni rušňovodič Štefan Susa**

V roku 1921 zamestnanci a ich rodinní príslušníci mali na cestovanie lesnou železniciou legitimácie, potvrdzované a opečiatkované každý mesiac. Naďalej platilo, že cestovali zdarma, svoj tovar prepravovali za režírnú cenu a ich rodinní príslušníci mali na cestovanie 50 % zľavu. Ostatní cestujúci platili z Liptovského Hrádku do Kráľovej Lehoty 1 Kč, do Svarína a Nižného Chmeliencu 2 Kč, na Čierny Váh a Benkovo 3 Kč a do Benkovskej odbočky, na Kolesárky (od 25. 10. 1921 aj na Liptovskú Tepličku) 4 Kč. Prechádzanie dobytkom cez trať mimo prechodov bolo zakázané, za 1 kus dobytku bola pokuta 20 Kč.

V septembri 1922 bola dĺžka tratí lesnej železnice 41,3 km, so staničnými koľajami 44,5 km. Z toho Svarínska odbočka mala 3,6 km, odbočka Nižný Chmelienc 0,8 km a Benkovská odbočka 4 km. V tom roku objednali u firmy Ferovia a.s. Praha za 5 858 Kč stroj na ohýbanie koľajnic.

V roku 1923 bol v pondelok ráno odchod „mašinky“ z Liptovského Hrádku o 7. hod., v ten deň ráno ňou na týždňovky cestovalo okolo 200 ľudí.

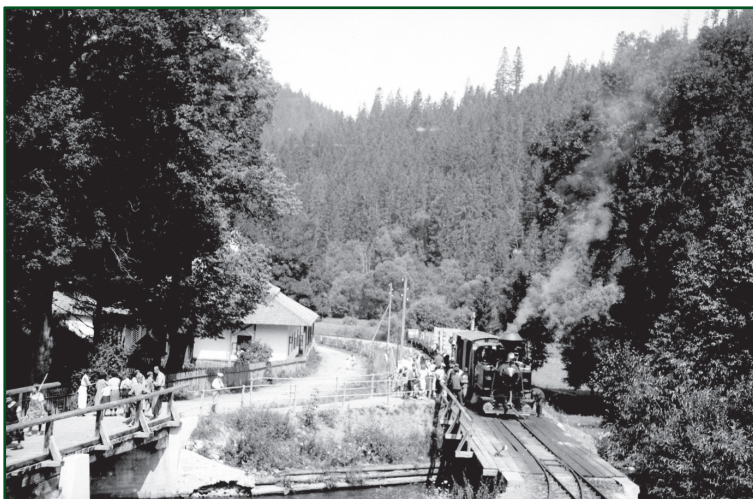
Turisti z odboru Klubu československých turistov (KČST) v Liptovskom Mikuláši usku-točnili v nedeľu 24. júna 1923 vlakom PLD s odchodom z Liptovského Hrádku o 7. hod. vý-let do Liptovskej Tepličky, potom späť na Čierny Váh. Tam pobudli do večera, kedy sa odviezli nazad do Liptovského Hrádku. S turistami boli na tomto výlete spevokol Nedeľného spolku z Liptovského Mikuláša a evanjelické spevokoly z Liptovskej Ondrášovej a Nemeckej (Parti-zánskej) Lupče, spolu ich bolo vyše stovky. Za výletný vlak s tromi vagónmi zaplatili 600 Kč. V roku 1924 si lesnou železniciou urobila školský výlet na Čierny Váh hrádocká škola. Vtedy sa na dvoch vagónoch viezlo 90 účastníkov. Za celý rok 1924 mala PLD príjem za cestovné lístky 7 327 Kč a za zľavnenú dopravu 950 Kč.

Murovaný sklad uhlia pre potreby parných rušňov postavil po ľavej strane trate v Benkove v roku 1924 staviteľ Martin Nedbal Hrebík z Dovalova za 3 260 Kč. Strážnicu v osade Čierny Váh v km 18,0 po ľavej strane trate postavili v roku 1928 za 27 088,35 Kč.



16. Nákladný vlak na čele s rušňom PLD 2 (U 45 903), okolo roku 1930

Kedže sa dĺžka lesnej železnice postupne zväčšovala, zriadili funkciu strážnika trate aj v Liptovskej Tepličke. Na jeho ubytovanie bolo treba postaviť strážnicu. V roku 1922 vyčíslili na ňu rozpočet 46 021 Kč. V tom bolo aj postavenie hospodárskej budovy, chlievov pre ošípané a hydinu, záchoda a studne. Súhlas na stavbu dalo ministerstvo zemedelstva 26. 7. 1923 a 6. 10. 1923 schválilo na ňu finančný náklad 35 000 Kč. Strážnica mala pôvodne stáť vedľa hlavnej trate v km 32.9. Postavili ju v km 0.251 pravostrannej strane odbočky vedúcej k výhrevni. Táto časť Liptovskej Tepličky sa volá Pri svätom Jáne. V rokoch 1932 – 1935 bol na nej strážnikom Ján Krčula, v rokoch 1946 – 1959 Jozef Kapitán a v rokoch 1959 – 1972 Michal Znak. V strážnicach bývali aj so svojimi rodinami a počas ich neprítomnosti ich manželky preberali telefonické



17. Vlak v stanici Čierny Váh, okolo roku 1930

pokyny. Výpomocným strážnikom na úsekoch trate Výpad – Staníkovo a Výpad – Zátureen bol v rokoch 1937 – 1945 Michal Mravčák z Liptovskej Tepličky a v rokoch 1956 – 1966 Ján Olejár z Liptovskej Tepličky. Výpomocní strážníci bývali vo svojich domoch. Strážnici dozerali na bezpečnosť trate, čistili a mazali výhybky a v zime odpratávali z nich sneh, ktorého bolo neúrekom. Domov prichádzali často neskoro večer doslovne zmordovaní. V lete strážnici pozdĺž svojich úsekov trate kosili trávu. Čistili tým svahy, priekopy a okolie trate a doplnili si zásoby sena pre dobytok na zimu, ktorého na teplických lúkach napriek ich veľkej rozlohe nebolo nikdy dost.

Strážnik Ján Olejár robil u lesnej železnice najprv ako traťový robotník preto, lebo potreboval stály príjem, z ktorého mohol zaplatiť štúdia svojmu synovi. Jeho syn Štefan Benedikt Olejár ukončil v roku 1956 s vyznamenaním Lekársku fakultu Slovenskej univerzity v Bratislave a stal sa prvým lekárom pochádzajúcim z Liptovskej Tepličky.

S výstavbou lesnej železnice v hlavnom smere sa pokračovalo v Liptovskej Tepličke poza kopec Starý diel v súbehu s riekou Čierny Váh, potom v súbehu so Ždiarskym potokom až po poľnú cestu na Výpade. Stavební robotníci bývali v barakoch a ohrevné drevo v roku 1922 pre nich zakúpili od Lesnej správy spišského biskupstva v Hranovnici. Dozorca na stavbe tejto trate Michal Pállfy bol ubytovaný a mal stavebnú kanceláriu v jednej miestnosti v biskupskom byte v Horárni Váh, za čo Riaditeľstvo štátnych lesov v Liptovskom Hrádku zaplatilo v roku 1923 Lesnej správe spišského biskupstva v Hranovnici za 10 mesiacov nájomné 200 Kč. V roku 1923 boli dozorcami na stavbe nových úsekov trate Ondrej Biziak, Angello Collavini, Michal Lobčiansky a Michal Pállfy.

Lesná správa Kokošovce, patriaca pod Riaditeľstvo štátnych lesov a statkov v Solnom Hrade (teraz Solivar pri Prešove), v roku 1925 vyrobila a dodala pre PLD 5 996 kusov dubových železničných podvalov za 42 475,66 Kč a pre LLD (Lubochniansku lesnú železnicu) 2 000 kusov dubových železničných podvalov za 14 168 Kč, spolu za 56 643,66 Kč. V roku 1927 zakúpila PLD 4 000 dubových železničných podvalov, potrebných na výmenu za poškodené a prehnité.

V roku 1925 mala hlavná trať Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička, Výpad dĺžku 36,083 km, s odbočkami bola dlhá 44,91 km. Za vyvlastnené pozemky pri stavbe úzkokolejky žiadali občania Liptovskej Tepličky nie peniaze, ale keďže mali málo pôdy, štátne pozemky v hone Pod Opáleným v pomere 1 : 2, čiže za 1 siahu zabratú železnicou 2 siahly. Na konci hlavnej trate postavili pre cestujúcich stanicu Liptovská Teplička, Výpad. Ľudia z dediny ku nej chodili poľnou cestou cez sedlo Záploty. Keď v roku 1936 postavili drevenú čakareň Liptovská Teplička v km 32.6, budovu stanice Výpad zvalili.

Pre opakovanie nedôsledností niektorých strážnikov trate im v roku 1925 písomne určili náplň práce: „*Strážnik trate musí zastávať službu 8 hodín denne v čase od 8. do 17. hodiny. Poludňajšia prestávka je od 12. do 13. hodiny. Počas nej smie ísť strážnik domov len vtedy, keď robí bližšie ako 1,5 km od strážnice v ktorej býva, ináč si vezme obed so sebou, alebo si ho nechá priniesť. K povinnosti strážnika trate patrí okrem úloh uložených prevádzkovým poriadkom (pochôdzka po trati, údržba trate a výhybiek) tiež čistenie priepustov v železničnom telese, odstraňovanie buriny z trate, dosypávanie štrkového lôžka, oprava násypov a výkopov, odhadzovanie snehu a iné práce, pokiaľ k tomu sila jednotlivca stačí. Povinnosťou strážnika trate je tiež udržiavanie telefónneho vedenia pozdĺž trate a bezodkladné odstránenie menších porúch telefónnej siete.*“

V roku 1925 chodil vlak pravidelne denne z Liptovského Hrádku do Liptovskej Tepličky s odchodom o 8.00 hod., v pondelok a v deň po sviatku s odchodom o 7.00 hod. Prepravoval do práce lesných robotníkov, ale vlak mohli použiť aj civilisti.



18. Nad Liptovskou Tepličkou lesná železnica pretínala úžke polia. V tomto mieste v rokoch 1925 – 1936 stála stanica Liptovská Teplička – Výpad

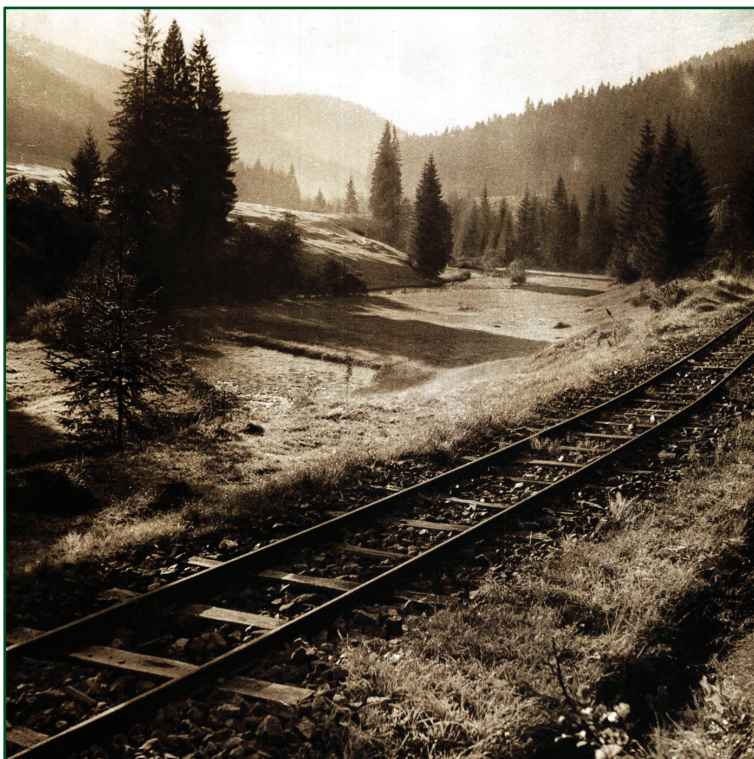
Projekt na novú štátnu cestu medzi Liptovským Hrádkom a Popradom údolím Čierneho Váhu robili pre Župný úrad v Liptovskom Sv. Mikuláši v roku 1925. K jeho realizácii však nedošlo a ostalo pri štátnej ceste cez Štrbu.

Riaditeľstvo štátnych lesov a majetkov v Liptovskom Hrádku malo vo svojej správe aj Lubybochniansku lesnú železnicu. Pre tieto dve železnice chcelo v Liptovskom Hrádku postaviť prevádzku na impregnovanie podvalov. V roku 1928 oslovili Škodové závody v Plzni, ktoré ponúkli technológiu aj s výstavbou, stavba sa však nerealizovala.

Listom č. 10.469-IV/1/1928 z 2. 7. 1928 uložilo Ministerstvo železníc Praha zákaz obmedzenej verejnej dopravy na PLD. Píše sa v ňom: „*Keďže úradným vyšetrovaním riaditeľstva Štátnych dráh v Košiciach bolo dokázané (a riaditeľstvo Štátnych lesov a statkov v Liptovskom Hrádku v spise 7068/1927 zo dňa 4. februára 1928 to samo priznáva), že na PLD sa prevádza obmedzená osobná doprava nákladu a osôb, ktoré nie sú zamestnancami Štátnych lesov, bolo*

nariadené Ministerstvom železníc ČSR okamžité zastavenie takejto dopravy až pokým na ňu nebude vydané úradné povolenie“.

Tento zákaz výrazne ovplyvnil život v Liptovskej Tepličke, ktorá mala spojenie s okolitým svetom len zlými lesnými cestami. Potravné družstvo v tejto obci podalo 3. 9. 1928 na Riaditeľstvo štátnych lesov v Liptovskom Hrádku žiadosť o povolenie dovozu tovaru po lesnej železnici z Liptovského Hrádku pre obchod v Liptovskej Tepličke. V žiadosti sa okrem iného píše: *“Naše Potravné družstvo má ohromný význam pre celú našu obec, či hospodársky, či morálny a sociálny ... aby povznášalo tunajšiu úbohú, alkoholom zamorenú obec ... a tak prispelo ku hospodárskemu a kultúrnemu povzneseniu nášho ináč dobrého, ale úbohého obyvateľstva – lesného robotníctva. Naši občania sú ináč v každom ohľade spoľahliví, dobroprajní málo nároční ľudia, ktorí zasluhujú všemožnú podporu, len im treba správny smer udať a oni budú hľadiť byť všemocne povďačnými za dobro im preukázané, vtedy keď sa zobudia z terajšej mravnej, hospodárskej a kultúrnej poroby.”* Riaditeľstvo Štátnych lesov a majetkov v Liptovskom Hrádku nemohlo oficiálne žiadosti vyhovieť pre zákaz takejto dopravy na PLD vydaný Ministerstvom železníc v Prahe, ale postavilo sa na stranu občanov Liptovskej Tepličky. Riaditeľ Ing. Juraj Martinka v liste z 21. 12. 1928 zaslanom Ministerstvu železníc v Prahe vo veci zákazu verejnej dopravy na PLD okrem iného uviedol: *„Opatrenie toto vyvolalo najmä v kruhoch robotníctva, ktoré u Štátnych lesov a majetkov pracuje a lesnú železnicu k doprave do práce používa, značné nepokoje, keď pri nákupe životných potrieb alebo nutnej ceste do úradov, bolo im týmto povolenie*

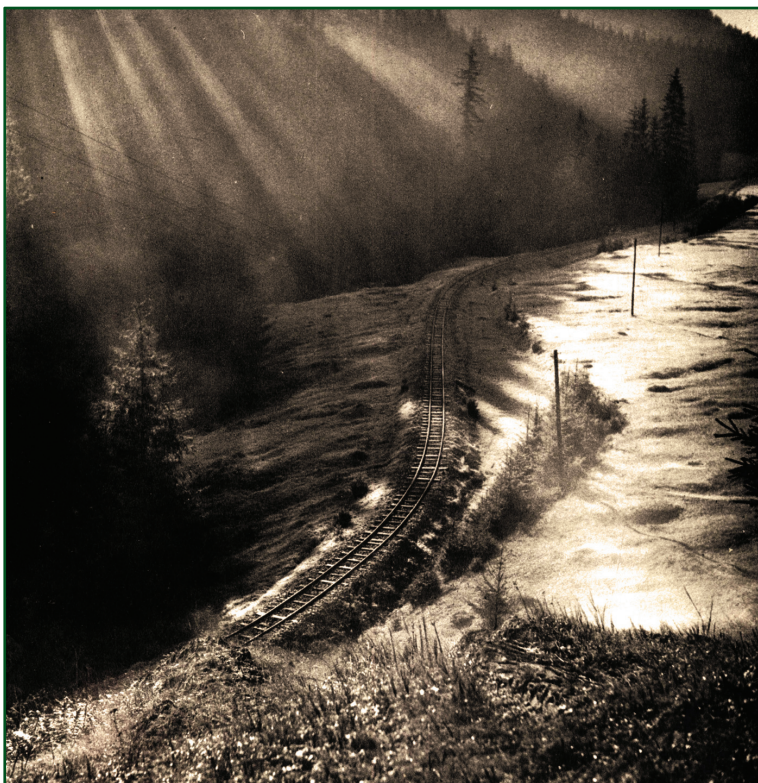


19. Trať nad Liptovskou Tepličkou stúpala pod Kráľovu hoľu

jazdy odopreté, čo dalo podnet k vážnym obavám prípadnej pomsty, ktorej dôsledky môžu viesť k nepredvídaným stratám, prípadne k poškodeniu štátneho majetku ... Príslušníkom rodín zamestnancov, ktorí bývajú v odlahľých horárňach a strádaajú akékoľvek iné spojenie, nemohla byť napriek zákazu doprava na PLD znemožnená v páde naliehavej potreby lekára, prípadne pri inej vážnej potrebe ... Preto sa doprava osôb deje so zretelom na starý úzus (zvyklosť) v miere čo najskromnejšej ... Lesné riaditeľstvo žiada, aby (Ministerstvo železníc v Prahe) prihliadnuc k okolnostiam a pomerom, pre obyvateľstvo povolilo predbežné prevádzkanie dopravy osôb a tovaru.“

Ministerstvo sa s udelením súhlasu na povolenie verejnej osobnej dopravy neponáhľalo. Preto liptovskohrádcké lesné riaditeľstvo bolo nútené vydať 14. 6. 1930 tento prípis: „Dosiiaľ nebolo udelené povolenie Ministerstva železníc k obmedzenej osobnej doprave osôb a tovaru. 1. PLD slúži výhradne k doprave lesných produktov a prostriedkov patriacich k jej prevádzke. 2. Cudzie osoby a majetky sa nesmú po železnici prepravovať. 3. Osoby patriace k PLD sa môžu vozit len na takých vagónoch, ktoré majú podlahu a bočné steny a sú brzdou opatrené. 4. Zamestnanci Štátnych lesov a ich rodinní príslušníci môžu sa zdarma vozit.“

Dôvodom na zákaz verejnej osobnej dopravy nebolo nedodržanie bezpečnosti pri preprave, ale konkurovanie štátnej železnici v úseku Liptovský Hrádok – Kráľova Lehota, kde PLD išla v súbehu s ČSD. Riaditeľstvo štátnych železníc v Košiciach prípisom č. 61.330/2-VI-32 zo dňa



20. Keď prvé ranné slnečné lúče začali pohládzať dolinu

14. 9. 1932 nariadilo okamžité zastavenie osobnej dopravy na PLD. V tomto prípise sa okrem iného píše: „Bylo nám opět hlášeno, že Vaše PLD přepravuje civilní osoby, zejména v úseku Liptovský Hrádok – Králova Lehota ... Dne 23. VIII. t. r. v 8. hod. vezl vlak PLD z Lipt. Hrádku přes Král. Lehotu na Černý Vah a Svarin 1 osobní a 1 nízkostěnný vůz plný výletníků a skautů. Téhož dne přijelo vlakem PLD v 13.10 hod. přes 100 civilních osob v 1 osobním a 2 nízkostěnných vozech do Král. Lehoty. Týmto způsobem konkuruje PLD naši trati a působí nám značnou škodu. Protože Vám povolení k omezené veřejné dopravě osob dosud udeleno nebylo, žádáme Vás, abyste tuto nedovolenou dopravu ihned zastavili“. Aby sa vedelo, kto je proti osobnej doprave na PLD, boli na stanicích PLD v Liptovskom Hrádku a v Kráľovej Lehote vyvesené texty opatrené pečiatkou Riaditeľstva Štátnych lesov a statkov v Liptovskom Hrádku: „Upozornenie! Dľa nariadenia riaditeľstva štátnych železníc v Košiciach č. j. 61.330/02-VI-32 zo dňa 14. IX. 1932, preprava privátnych osôb zakázaná. L. Hrádok, 20. IX. 1932. Riaditeľstvo štát. lesov a statkov.“

Tlak na povolenie verejnej osobnej dopravy na PLD sa zvyšoval a ministerstvo železníc muselo vypísať technicko-policajnú pochôdzku za účelom jej povolenia. Uskutočnila sa v dňoch 8. – 10. novembra 1932 v úseku L. Hrádok km 0.000 – Liptovská Teplička km 36.083. V tej dobe už 90 % obyvateľov Liptovskej Tepličky volilo Slovenskú ľudovú stranu Andreja Hlinku (aj richtár bol hlinkovec). Idei šírené Hlinkom ich povzbudili a usmernili, ako treba presadzovať svoje požiadavky. To už nebol ten prosebný tón, ako v uvedenom liste Potravného družstva zo septembra 1928, ale sebavedome a dôrazne žiadali verejnú osobnú dopravu na lesnej železnici a určovali aj jej cestovný poriadok. Vyplýva to z uznesenia č. 11/1933 z 20. 5. 1933 Zastupiteľského zboru obce Liptovská Teplička, v ktorom sa žiada čo najskôr zaviesť: „... osobnú dopravu z Lipt. Hrádku do Lipt. Tepličky a to tak, žeby príchod do Lipt. Tepličky ustálený bol bezpodmienečne na dobu medzi 18. a 20. hodinou a odchod z Lipt. Tepličky na rannú dobu a to medzi 4. a 6. hodinou ... Osobná doprava je žiadúca a bezpodmienečne potrebná, keďže obec Lipt. Teplička je úplne neprístupná a toho času nieto žiadnych výhladov na vybudovanie ciest buďto na žel. stanicu v Štrbe alebo v Poprade. Otvorením osobnej dopravy na lesnej dráhe odpomôže sa obyvateľstvu v Lipt. Tepličke, keďže stanú sa tak úrady v Lipt. Hrádku a Lipt. Sv. Mikuláša prístupnejšími a cestovné trovy značne klesnú. Je to aj celoštátnym záujmom, keďže osobná doprava značne zvýši turistický ruch. Sám kraj, čiernovážska dolina sú utešené a Kráľova hola a jej okolie zaslúžia povšimnutie a dozaista privábja mnoho turistov, ba aj cudzincov. Turistický ruch pomôže aj chudobnému a úbohému obyvateľstvu v Lipt. Tepličke, lebo umožní im odpredaj hospodárskych produktov, ktoré dosiaľ pre veľké vzdialenosti od susedných obcí a hlavne miest nemohli speňažiť. V letnej dobe vzhľadom na krásne okolie a blízkosť Tatier usídlia sa viac výletníci v obci na dlhšiu dobu, čo umožní obyvateľstvu pozoruhodné zárobky, značne zmierni i biedu, ako aj odpomôže čiastočne nezamestnanosti.“

Cenník cestovného PLD v rokoch 1934 – 1936				
Km	Kč	Km	Kč	Poznámky
1 – 2	1,-	26 – 27	4,80	Zľavy: Št. zamestnanci 33 %, turisti 50 %, režižné cestovné 75 %. Režižné cestovné platí pre rodinných príslušníkov zamestnancov Št. lesov, ich deti platia polovicu režižnej sadzby. Zamestnanci Št. lesov cestujú i mimo služby zdarma.
3 – 5	1,40	28 – 30	5,20	
6 – 7	2,-	31 – 32	5,60	
8 – 10	2,40	33 – 35	6,-	
11 – 12	2,80	36 – 37	6,40	Priplatky: Medzi stanicami L. Hrádok – K. Lehota u normálneho cestovného 0,60 Kč, u štátnych zamestnancov a turistov 0,40 Kč.
13 – 15	3,-	38 – 40	6,80	
16 – 17	3,20	41 – 42	7,20	
18 – 20	3,60	43 – 45	7,60	
21 – 22	4,-	16 – 47	8,-	Mimoriadne vlaky Na požiadavku najmenej 75 cestujúcich. Pri viac ako 150 cestujúcich zľava 10%.
23 – 25	4,40	48 – 50	8,40	

Obmedzená osobná doprava a nákladná doprava pre iných bola nakoniec na hlavnej trati PLD a všetkých jej odbočkách povolená Výnosom Ministerstva železníc v Prahe č. j. 29.320-IV/1-1933 dňom vydania 11. 7. 1933. Vo výnose sa píše: „Vzhľadom k výsledku správnej a technicko-policiajnej pochôdzky udeľujeme Vám na základe nariadenia bývalého Uhorského ministra verejných práv a dopravy z 22. augusta 1888 číslo 37.553 o zriadení železníc povolených k súkromnému používaniu pre obmedzenú dopravu verejnú, povolenie k zahájeniu verejnej prepravy cestujúcich a tovaru na úzkorozchodnej lesnej železnici s parným pohonom Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička, Výpad v km 0.000 – 36.083. Povolenie platí do konca roka 1934, môže byť však na Vašu žiadosť predĺžené“. Do konca roka 1933 bolo prepravených 2 133 osôb. Tržba za cestovné lístky bola 5 936,70 Kč a za kusový tovar 2 907 Kč. Aby PLD nekonkurovala ČSD, musela v úseku Liptovský Hrádok – Kráľova Lehota zaviesť cestovné príplatky u normálneho cestovného 0,60 Kč, u štátnych zamestnancov a turistov 0,40 Kč.

Letný cestovný poriadok osobnej dopravy platný od 1. 5. do 30. 9. 1934 pre hlavnú trať Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička					
Km	Stanica	Príchod	Odchod	Príchod	Odchod
0,9	Liptovský Hrádok	-	8:30	17:30	-
5,6	Kráľova Lehota	8:45	8:50	17:10	17:15
11,0	Svarín	9:07	9:15	16:50	16:55
18,9	Čierny Váh	9:35	9:55	16:10	16:30
22,3	Benkovo	10:10	10:15	15:50	15:55
26,0	Biely Potok	10:28	10:35	15:35	15:40
32,4	Liptovská Teplička	10:55	11:10	15:00	15:15
36,1	*Výpad - Ždiar	11:30	-	-	14:40
Poznámky Doprava: Pondelok, štvrtok, sobota a deň pred sviatkom, mimo sviatkov. Nepravidelná doprava: Podľa dispozičného poriadku na vývesnej tabuli. Mimoriadna doprava: V nedeľu a sviatky na objednávku. Drezinou na objednávku pre 1 – 5 osôb za 2,50 Kč/1 km a stojné 10 Kč/hod. Výdaj cestovných lístkov na staveb. oddelení v L. Hrádku a vo vlaku. Zástavka podľa potreby v Úžavách (km 16) a na Kolesárkach (km 30). *Len keď sú cestujúci, ináč do L. Tepličky.					

Pre hlavnú trať Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička zaviedli v roku 1934 letný cestovný poriadok platný od 1. mája do 30. septembra. V roku 1935 platil ten istý letný cestovný poriadok, ale kratšiu dobu, od 1. júna do 30. augusta. V roku 1935 si občania Liptovskej Tepličky vymohli, aby v utorok zavčasu ráno z ich obce išiel vlak tak, aby bol z neho prípoj na osobný vlak ČSD do Liptovského Mikuláša, kde sa v ten deň konali trhy. Večer viezla veselých jarmočníkov mašinka späť na Tepličku. V lete sa stávalo, že keď bolo treba, išla mašinka z Liptovského Hrádku do Liptovskej Tepličky aj o jednej v noci. Mašinkou chodievali Tepličania do Liptovského Hrádku aj k lekárovi Dr. Bernhardtovi. Predtým museli ísť pešo 12 km na vlak do Štrby a odtiaľ k lekárovi do Liptovského Hrádku, alebo peši k lekárovi do Popradu.

Preprava osôb v 2. polroku 1934			
Mesiac	Počet osôb	Dĺžka v km	Príjem v Kč
Júl	1 585	12 267	5 236,10
Aug.	1 050	9 365	4 247,35
Sept.	126	1 993	818,90
Okt.	99	1 829	446,90
Nov.	211	2 104	918,30
Dec.	86	1 722	774,90
Spolu	3 157	29 280	12 442,45

Počas vianočných a novoročných sviatkov 1935 / 1936 bol stanovený cestovný poriadok, podľa ktorého išiel v dňoch 23., 24., 27., 28., 30., 31. decembra 1935 a 2., 3., 4. januára 1936 osobný vlak z Liptovského Hrádku o 8.15 hod. do Liptovskej Tepličky a z Liptovskej Tepličky, Výpad o 13.00 hod. s príchodom do Liptovského Hrádku o 15.15 hod. Cestovné poriadky a cestovné lístky pre lesnú železnicu v roku 1936 tlačila firma Bratia Rázusovci Liptovský Mikuláš.

Ministerstvo zemedelstva v Prahe povolilo v roku 1935 bezplatnú dopravu aj prepravu náradia a materiálu na lesnej železnici pre správcu Dr. Ing. Jána Hejtmánka a včelmajstra A. Matvijenka z Výskumného ústavu včelárskeho v Liptovskom Hrádku na ústavný včelín v Nižnom Chmelienci. Povolenie bezplatne cestovať na PLD za účelom výskumu rýb a živočíchov v čiernovážskych vodách mali aj pracovníci Ústavu rybárskeho a hydrobiologického v Liptovskom Hrádku Ing. Dr. B. Kostomarov, Ing. Dr. B. Hollý a Alfonz Marcol.

Lesná železnica ovplyvnila aj cirkevný život na Čiernom Váhu. Lesnícka kaplnka (kostolík) z roku 1803, postavená na mieste kláštora benediktínskych mníchov rádu sv. Hypolita z 9. – 11. storočia, dominujúca osade na skalnej vyvýšenine nad sútokom Čierneho Váhu a Ipolťice, bola od začiatku filiou (pobočkou) katolíckej farnosti v Hybiach. Kvôli priamemu dopravnému spojeniu lesnou železnicou s Liptovským Hrádkom sa kaplnka stala v rokoch 1926 – 1968 filiou farnosti v Liptovskom Hrádku.

Od 25. 1. 1928 bola vytvorená samostatná Správa premávky Považskej lesnej dráhy pozostávajúca z 1 inžiniera a 1 technického úradníka. Za správcu PLD vymenovalo Ministerstvo železníc ČSR v Prahe Ing. Františka Kosára. Stavebnému oddeleniu ostala výstavba ďalších tratí PLD. Prednostom stavebného oddelenia sa namiesto Ing. Emila Duffeka stal Ing. Bořivoj Strašpytel.

V roku 1928 mala PLD vo svojom vozovom parku aj 1 nákladné auto. V tom roku objednali z firmy Ferrovia Bratislava 1 pílu na rezanie koľajníc do váhy 14,5 kg (výrobca uvádzal, že ňou jeden muž prereže koľajnicu ľahko za 6 – 8 minút), 1 prenosnú pílu na ľahké koľajnice a 1 vŕtačku na dierovanie koľajníc. V roku 1929 zakúpili štyri súpravy plošinových vozňov u firmy Kolofera za 96 704,20 Kčs.

Stavba kováčskej a zámočnickej dielne s rovnou strechou vedľa výhrevne PLD v Liptovskom Hrádku bola v novembri 1928 na základe výberového konania zadaná Robotníckemu stavebnému družstvu v L. Mikuláši za 99 201 Kč. Postavilo ju v roku 1929 za 96 131 Kčs. Kolaudácia sa uskutočnila 12. 2. 1930.

Na výrobu štrku pre železničný zvršok lesnej železnice slúžil kameňolom na Benkovskej odbočke. Ďalší kameňolom s 55 m dlhou ľavostrannou vedľajšou nakladacou koľajou bol na hlavnej trati v km 12.3 v Úžavách. Štrk a piesok potrebný na betónovanie brali z potokov Vyšný Chmelienec a Nižný Chmelienec v mieste ich križovania s traťou.



3. Pečiatka Správy premávky PLD, 1928



22. Traťmajster Pavel Zátroch

Od 1. 7. 1929 povolali na PLD ako odborníka za traťmajstra na 74 km trate a za kontrolóra novostavieb ďalších úsekov trate Pavla Zátrocha. Narodil sa 3. 6. 1897 vo Zvolene. Predtým v rokoch 1923 – 1926 bol dozorcom na stavbe vodných elektrární na Starých Horách, od 1. 4. 1927 do 30. 6. 1929 stavbyvedúcim na stavbe úzkokoľajnej lesnej železnice (TUD) v Terešve na Podkarpatskej Rusi, ktorá vtedy patrila pod Česko – Slovensko. Traťmajstrom, neskoršie starším (hlavným) traťmajstrom v Liptovskom Hrádku bol 30 rokov, do 31. 3. 1959.

V rokoch 1929 – 1930 previedli výmenu železničného zvršku v úseku Kráľova Lehota – Svarín v celej dĺžke 5.430 km. Koľaje prekladali od 8. 5. 1930 do 5. 6. 1930. Náklady predstavovali 660 911 Kčs. V tomto období sa na lesnej železnici používali koľajnice typu 12.0, 12.2, 13.75, 14.5 kg/m a novozavedený typ 16.5 kg/m. Podvaly boli dubové 1,5 – 1,6 m dlhé o výške 13 – 14 cm a šírke 17 – 18 cm.

Privátna doprava na PLD v rokoch 1922 – 1931					
Rok	Drevo v m ³	Príjem v korunách (Kč)			
		Drevo	Tovar	Osoby	Spolu
1922	-	-	3 839,15	5 262,-	9 101,15
1923	5 100	69 518,-	5 792,95	6 160,-	81 470,95
1924	2 363	31 980,-	12 880,80	7 327,-	52 187,80
1925	544	7 772,-	37 845,61	8 554,-	54 171,61
1926	10 999	153 184,-	7 226,16	12 311,-	172 721,16
1927	5 940	86 373,54	6 695,47	12 444,-	105 513,01
1928	13 589	270 238,04	29 816,59	11 754,-	311 808,63
1929	8 200	171 352,21	7 778,27	2 055,-	181 185,48
1930	2 820	64 829,72	37 793,01	-	102 622,73
1931	2 835	47 348,60	22 916,20	-	70 263,80
Celkom	52 390	902 595,11	172 584, 21	65 867,-	1 141 046,32
Poznámky Ceny za osobnú dopravu do r. 1929 z L. Hrádku do K. Lehoty 1,- Kč, do Svarína 2,- Kč, na Č. Váh 3,- Kč a na L. Teplíčku 4,- Kč. Osobná doprava bola v roku 1929 zastavená.					

Dĺžka trate PLD k 31. 12. 1934				
Trať	Koľaje v km			Rok výstavby
	Hlavné	Vedľ.	Spolu	
Lipt. Hrádok – Lipt. Teplíčka	36.083	5.998	42.081	1914 – 1925
Svarínska odbočka	3.600	0.400	4.000	1914 – 1918
Odbočka Nižný Chmelieneec	0.800	-	0.800	1918
Odbočka Vyšný Chmelieneec	0.332	-	0.332	1930
Ipoltická odbočka	14.492	1.443	15.935	1925 – 1933
Dikulská odbočka	5.443	0.518	5.961	1928 a 1932
Benkovská odbočka	6.545	0.370	6.915	1920 – 1923 a 1929 – 1930
Odbočka stanica Lipt. Teplíčka	0.427	0.150	0.577	1921
Malužinská odbočka	13.238	0.878	14.116	1929 – 1934
Manipulačná koľaj v L. Hrádku	1.065	-	1.065	
Celkom	82.025	9.757	91.782	
Svidovská odbočka	1.584	-	1.584	1934 súkromná vlečka

Na lesnej železnici v roku 1930 bolo 58 párov oplenových vozňov, 10 štvorosových plošínových vozňov, 2 štvorosové služobné vozne a 1 osobný vozeň 3. triedy.

V roku 1932 na stavbu tratí v malužinskej Hodruši a v čiernovážskych Ráztokách a Dikuli objednali 200 kg dynamitu, 2000 ks zápaliek a 3000 kusov rozbušiek od firmy Dynamit Nobel

Bratislava. Mínerom pri stavbách nových tratí PLD bol od roku 1921 Peter Šimovček z Uhorskej Vsi. V roku 1935 boli mínermi aj Martin Cigler a Peter Cigler z Uhorskej Vsi a Ján Bryndza z Podturne.

Plat vlakového personálu v roku 1932 bol nasledovný: Zmluvný plat mali rušňovodiči a výpravca, denný plat vlakvedúci 23 Kčs, kurič 25 Kčs a brzdár 21 Kčs. Rušňovodič mal pri výkone služby píšťalku, zástavku, ručnú lampu a v zime dostatočne teplý odev (kožuch). V tom roku bol technickým vedúcim PLD Ing. František Žilák a traťmajstrom Peter Zátroch. V roku 1935 boli rušňovodičmi M. Komár a Július Chomo z Liptovskej Porúbky (prijali ho namiesto A. Mudroňa, ktorý utrpel úraz). Kuriči boli dvaja: z Liptovského Hrádku Ondrej Piovarči a z Uhorskej Vsi Eduard Juriš. Brzdárov bolo šesť: Z Liptovskej Porúbky Ján Cupra a z Liptovského Hrádku Peter Lang, Štefan Piovarči, Július Mudroň, Július Neuwirth a Jozef Plachý. Strážnikov bolo sedem: V Liptovskom Hrádku Michal Matloň, v Kráľovej Lehote Rudolf Kamhal, v Malužinej Angelo Collavini, vo Svaríne Michal Šimovček, na Čiernom Váhu Anton Piovarči, v Benkove Ján Flosník a v Liptovskej Tepličke Ján Krčula.

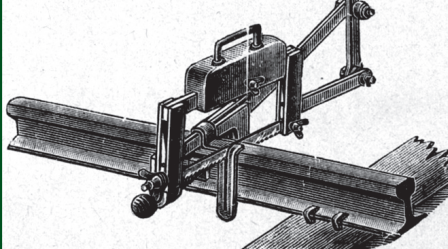
Prvá zmienka o výpravcovi na PLD, ktorú sme v dokumentoch našli, je z roku 1932. Nevieme, kedy funkciu výpravcu zaviedli, ale v roku 1927 ešte nebola. Náplň výpravcu sa rokmi upravovala. Podľa Organizačného poriadku lesných železníc na Slovensku platného od 1. 4. 1958 mal výpravca za úlohu vypravovať vlaky, kontrolovať chod vlakov, ohlasovať vlakovú dopravu, riadiť križovanie vlakov, vydávať povolenie na chod malých drobných koľajových vozidiel, zriaďovať križovanie chodov vlakov, zaisťovať výkony a využitie rušňov, vyhotovovať kalkulácie nákladnej a osobnej dopravy, viesť evidenciu koľajových vozidiel, vyhotovovať prepravnú štatistiku, kontrolovať vlakopisy a vozňové výkazy, vyúčtovať dovozné za prepravu a cestovné lístky, uschovávať kľúče od výhybiek a mal zodpovednosť za činnosť telefónnej ústredne.



23. Práce na trati sa robili ručne

Lehce přenosný a zvlášť výhodný pro rychlé transporty na trati. Řeže lehce a hladce každý profil kolejnic.

Čís. 176.



24. Píla na koľajnice od firmy Ferrovia

Keďže rozpočet na údržbu a prevádzku PLD v roku 1932 bol 758 760 Kčs, ministerstvo zemедelstva nariadilo, aby ku kúreniu rušňov pri jazde po spáde používali výhradne palivové drevo. V roku 1935 opäť vzišla požiadavka kvôli zníženiu nákladov na prevádzku PLD používať drevo na kúrenie rušňov namiesto uhlia. Nariadenie zaviedlo Ministerstvo zemедelstva v Prahe pod č. j. 60.240-VII-E /1935 zo dňa 7. 8. 1935. To ukladalo nahradiť vykurovanie rušňov namiesto uhlia drevom aj v zimnej dobe. Vedenie PLD však poukazovalo na to, že drevo na vykurovanie rušňov je odpadové, teda horšej akosti. Nie je uložené pod prístreškami, preto pri daždoch navlhne a má nižšiu výhrevnosť. Žiadalo, aby mohlo použiť aj určité množstvo uhlia. Ministerstvo na nariadení trvalo. V dôsledku kúrenia v rušňoch drevom, vlaky prichádzali v zime 1935/1936 do Liptovského Hrádku až večer okolo 21. – 22. hodiny. Pre slabé kúrenie museli stáť až 2 krát medzi jednotlivými stanicami, pokiaľ sa nezvýšil tlak pary. To nepriaznivo vplývalo aj na kotle rušňov, lebo mali nižšiu účinnosť. Preto sa napriek ministerskému nariadeniu rozhodli pri teplote nižšej ako 0 °C kúriť aspoň z polovice uhlím.

Drevenú čakáreň lesnej železnice na Čiernom Váhu po ľavej strane hlavnej trate v km 18.5 postavili v roku 1934 nákladom 15 480 Kč. Stojí v mieste, kde dovtedy bola stará schátraná budova bývalého erárneho (štátneho, patriaceho lesnej správe) hostinca. Dovtedy v budove starého hostinca, v ktorom bola v roku 1925 krčmárkou Anna Mužíková, boli 2 miestnosti slúžiace ako čakárne. K stavbe novej čakárne čiastočne použili materiál z bývalej kolkárne, ktorá bola súčasťou erárneho hostinca. V novej čakárni lesnej železnice bol bufet. A tak v čase výplat musel rušeň dlho piskať, kým lesní robotníci vyšli z bufetu a nasadli do vlaku. Rušňovodič Susa bol však prísny, zapískal signál na odchod a po 10 minútach s vlakom odišiel.



25. Stanica Čierny Váh z roku 1934

Na stavbu cesty v Jánskej doline zapožičali zo stavebného oddelenia na jar 1935 Obecnému úradu v Liptovskom Jáne 500 m koľajníc a 8 preklápacích vozíkov za mesačný poplatok 50 Kč.

Exkurzia žiakov z Štátnej odbornej hospodárskej školy drevársko-piliarskej a hájníckej v Liptovskom Hrádku bola na Čiernom Váhu 25. 4. 1935, kde si prezreli liaheň pstruhov a včelín Výskumného ústavu včelárskeho. Lesnou železnicou ich tam a späť Riaditeľstvo štátnych lesov prepravilo zadarmo.

Vlaky pravidelnej osobnej dopravy prichádzali do Liptovskej Tepličky aj neskoro večer a zavčasu ráno odchádzali do Liptovského Hrádku. Preto na nákladisku Liptovská Teplička, ktoré bolo postavené v roku 1921 a tvorila ho 427 m dlhá koľaj, odbočujúca z hlavnej trate v km 32.483 pravostrannou výhybkou, postavili v roku 1935 výhrevňu pre 1 rušeň a nocľaháreň pre 5 člennú vlakovú čatu. V blízkosti týchto objektov, v km 32.6 hlavnej trate stála drevená stanica pre cestujúcich. Stavebné povolenie č. 22576/1935 z 7.11.1935 na ňu vydal Okresný úrad v Liptovskom Mikuláši. Postavili ju v roku 1936. Mala nápis Stanica Liptovská Teplička – Kráľova hofa. Skladala sa z čakárne o ploche 24 m², skladu, verandy, záchodu a pisoára. Povolenie na jej užívanie vydal okresný úrad pod č. 24880/1935 z 2. 12. 1936. Na fotografii z roku 1955 vidíme, ako parný rušeň ťahá 1 plošinový vozeň s metrovým drevom a 16 oplenvých

vozňov naložených drevenými kmeňmi. V strede obrázku pri hlavnej trati je železničná stanica, vľavo pri koľajovej odbočke stojí strážnica s hospodárskou budovou. Hneď vedľa nej vľavo je malá budova nocľahárne vlakových čiat. Výhrevňu úplne vľavo nevidno, lebo ju clonia smrek.



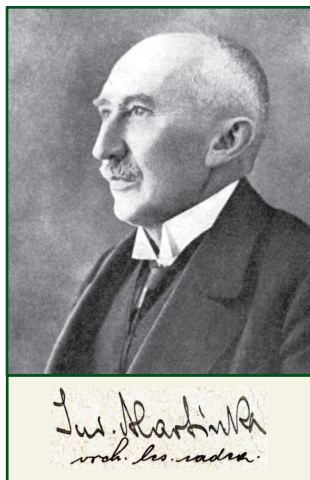
26. Dlhochýzný nákladný vlak prechádza popri stanici Liptovská Teplička, jún 1955

Staniciu PLD v Kráľovej Lehote rozšírili v roku 1935. O rok nato zaviedli jej elektrické osvetlenie zo siete Spojených elektrární severozápadného Slovenska Žilina. Osvetlenie pozostávalo zo štyroch svetidiel. Po jednej lampe bolo na horných výhybkách, na stanici, v dolnej časti koľajiska a na dolných výhybkách. Lampy boli umiestnené na budove stanice a na stĺpoch telefónnej siete lesnej dráhy. Strážnica a zároveň stanica Kráľova Lehota v začiatkoch nemala čakáreň a sklad tovaru. K budove strážnice ich pristavili v roku 1942. Na strážnici v Kráľovej Lehote boli strážnikmi a bývali v nej so svojimi rodinami Ján Dubovec v rokoch 1923 – 1928, ?, Rudolf Kamhal v rokoch 1935 – 1946, ? a Michal Závadský v rokoch 1953 – 1972.



27. Stanica Kráľova Lehota, 1968.
Vľavo murovaná stanica ČSD, vpravo drevená strážnica PLD s čakárňou

V roku 1935 odišiel na dôchodok Ing. Juraj Martinka. Ten, ktorý sa zaslúžil o výstavbu a prevádzku lesnej železnice v rokoch 1919 – 1935. Narodil sa 21. 12. 1864 v Liptovskom Mikuláši – Vrbici. Absolvoval reálku v Levoči a Vysokú školu lesnícku a banskú v Banskej Štiavnici, ktorú ukončil v roku 1888. Najprv krátko pracoval v súkromných lesoch v Šaci pri Košiciach, potom nastúpil do štátnych služieb v Chorvátsku ako správca lesov vo Sv. Roku, potom bol správcom lesnej správy v Lieskovci. Od roku 1897 bol prednostom stavebného oddelenia na Riaditeľstve štátnych lesov v Záhrebe. V rokoch 1910 – 1912 ho poverili výstavbou budovy lesného riaditeľstva v Sušaku (dnes súčasť Rijeky) a v rokoch 1913 – 1916 výstavbou budovy lesného riaditeľstva v Banskej Bystrici. V roku 1920 sa stal ako hlavný lesný radca vedúcim Stavebného oddelenia Štátnych lesov a statkov v Liptovskom Hrádku a v rokoch 1921 – 1935 bol riaditeľom Štátnych lesov a statkov v Liptovskom Hrádku. V roku 1928 ho povýšili na vládneho radcu.



Zapájal sa aj do kultúrnej a osvetovej práce. Maloval a modeloval námety z lesníckeho a dedinského života. Zhotovil model Plitvických jazier (tých krásnych jazier a vodopádov, na ktorých sa v rokoch 1962 – 1968 natáčali legendárne filmy o Winnetou. Model vystavoval na Milénárnej výstave v Budapešti v r. 1896), model hradenia bystrín v Senjskej drage (na svetovej výstave v Paríži v r. 1900 Strieborná plaketa), ďalší model (na výstave v Londýne v r. 1908 Grand prix), model lovu medveďa v Krasských horách (na Poľovnickej výstave vo Viedni r. 1910 Strieborná medaila). Po návrate na rodné Slovensko zhotovil model Oprava vodnej nádrže v Malužinej (1924), model úpustu v Liptovskom Hrádku, model benkovskej odbočky lesnej železnice, model rámovej pily, model vodnej pily vo Vavrišove, model dreveného domu, model ručania jeleňov a model kŕmenia jeleňov v zime. Tieto modely predstavil na Výstave slovenských žúp v roku 1927, usporiadanej ešte v nedokončenej budove Zemедelského múzea v Bratislave, po výstave ostali tam. V roku 1937 dokončil monumentálny model dopravy dreva lanovou dráhou na Javorine. V rokoch 1919 – 1930 inštaloval 3 priestranné sály s námetom lesnícko – poľovníckym v Zemедelskom múzeu v Bratislave (teraz Prírodovedné múzeum). Bol predsedom miestneho výboru Lesníckeho múzea v Bratislave (1930). Namaľoval do evanjelického kostola v Liptovskom Mikuláši – Vrbici oltárny obraz Ukrižovanie spasiteľa a do evanjelického kostola v Závažnej Porube oltárny obraz Ježiš v Getsemanskej záhrade (1933). V Liptovskom Hrádku sa zaslúžil o stavbu radnice (1931) a postavil telocvičňu Sokolovňu (1932). Zomrel 20. 2. 1938 v Liptovskom Mikuláši – Palúdzkej. Je po ňom pomenovaná ulica v Liptovskom Hrádku, na ktorej sídli Odštepny závod Lesov SR, š. p.

Robotnícke cestovné lístky pre pracujúcich u štátnych lesov zaviedli od 1. 4. 1936. Robotnícky lístok v úseku Liptovský Hrádok – Svarín a Liptovský Hrádok – Malužiná stál 0,50 Kč, Liptovský Hrádok – Čierny Váh 0,80 Kč, Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička 1,40 Kč a Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička, Staníkovo 1,70 Kč. Lístky vydávali v staniách alebo vo vlaku.

V roku 1936 boli vo vozovom parku PLD aj dve motorové koľajové dreziny. Bola to drezina Tatra 15a (v tom roku ju opravovala firma Ing. Droppa v Liptovskom Mikuláši), ktorá slúžila aj na rýchlu zdravotnú pomoc pre obyvateľov v dolinách a v Liptovskej Tepličke a drezina Freund,

tú mala vtedy pridelenú pre svoju potrebu Lesná správa Čierny Váh. Drezina Freund, ktorú volali „*Frajtka*“, bola na prepravu 3 ľudí a nemala kabínu. Poháňal ju motor nemeckej výroby, ktorý neskoršie vymenili za československý motocyklový motor Jawa.

Vládnym nariadením č. 151 / 36 zo dňa 5. VI. 1936 sa presunula pôsobnosť vo veci povoľovania a kolaudácií lesných železníc z Ministerstva železníc v Prahe na zemské úrady, na Slovensku na Krajiniský úrad v Bratislave.

V roku 1936 bol príjem za osobnú dopravu 230 216,80 Kč. Z toho zaprepravený tovar 186 840,70 Kč a za prepravené osoby 43 376,10 Kč. Bolo predaných 12 551 lístkov. V marci až októbri bol v príjme za prepravený tovar zahrnutý aj zisk za štrk prepravovaný zo súkromného kameňolomu vo Svidove.

Príjem za osobnú dopravu v roku 1936				
Mesiac	Počet lístkov	Príjem		
		za osoby	za tovar	spolu
Jan.	178	979,-	3219,90	4198,90
Ferb.	197	820,-	5551,05	6371,05
Marec	277	1142,30	31429,85	32572,15
Apríl	299	1150,80	31246,60	32397,40
Máj	348	3256,50	44072,40	47328,90
Jún	1023	4291,10	3532,40	7813,50
Júl	1972	9047,-	495,40	9542,40
Aug.	2217	6643,-	1256,95	7899,95
Sept.	1568	4231,50	34993,35	39224,85
Okt.	2088	3729,50	26375,75	30105,25
Nov.	1408	4777,-	621,30	5398,30
Dec.	976	3318,40	4045,75	7364,15
Celkom	12551	43376,10	186840,70	230216,80

Náklady a preprava na PLD v rokoch 1925 – 1937								
Rok	Dĺžka trate v km	Náklady v korunách		Celkom	Prepravená hmotnosť v m ³			
		Prevádzka	Údržba		Z odbočiek			
					Svarínka	Díkula a Ipolitica	Benkovo	Malužiná
1925	53,828	640 074,95	126 774,30	75 239,1	14 900,15	10 038,75	11 958,05	-
1926	59,300	758 451,-	216 650,95	116 217,98	23 517,25	21 880	19 225,3	-
1927	64,600	802 954,70	234 844,90	144 694,4	34 100,6	21 690,4	14 007,15	-
1928	67,000	963 848,-	297 177,60	138 225,24	17 218	49 429,5	6 339,7	-
1929	69,351	1 121 189,-	407 283,70	103 435,92	12 236,3	35 406,1	6 008,2	-
1930	82,991	1 053 780,-	382 484,85	109 432,25	10 213,9	29 001,45	12 886	16 785,3
1931	82,991	1 086 546,-	352 160,15	112 263,66	6 972,25	24 309	4 951,8	34 301
1932	85,541	987 210,55	327 727,95	112 290,33	7 594,35	28 050	7 090	18 009,15
1933	91,782	803 024,95	271 652,80	98 634,03	5 774,6	26 023,9	5 261,55	15 845,65
1934	91,782	970 080,65	198 232,65	125 782,78	7 191	33 323,1	7 363,65	24 951
1935	98,755	778 946,60	168 767,45	122 817,81	9 234,85	30 699,95	3 026,3	28 920,75
1936	98,755	818 457,20	207 330,30	124 717,83	8 920,79	26 809,73	4 296,51	12 446,85
1937	98,755	598 262,90	189 341,-	117 023,19	9 604,69	30 374,87	5 226,83	22 595,84

Ministerstvo železníc v Prahe vydalo 18. 5. 1938 pod č. 20.237-II/1-1938 Výnos o zverejnení lesných železníc Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička, Ľubochná a Hronec – Čierny Balog, čím sa na týchto železničiach zaviedla neobmedzená verejná osobná doprava.

Keď sa Liptovskou Tepličkou rozniešla správa o smrti Andreja Hlinku, zavčasu ráno 21. 8. 1938 sa na stanici lesnej železnice sústredili členovia miestnej delegácie na jeho pohreb. V krojoch sa uberali dať posledný hold pamiatke tohto bojovníka za slobodu slovenského národa. Mašinka ich odviezla do Liptovského Hrádku, odtiaľ štátnou železničnou cestovali do Ružomberka na Hlinkov pohreb. Z neho sa Tepličania vracali domov hrdi a sebaistí. Štátna aj lesná železnica poskytli pri cestovaní na Hlinkov pohreb 50 % zľavu.



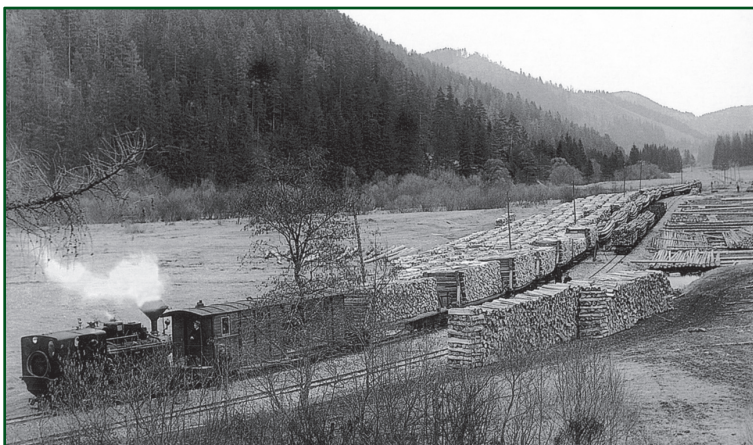
29. Rušeň so slovenským štátnym znakom. Vpravo kolegovia zo Slovenských železníc

Lesná železnica bola v tom období hlavným dopravným prostriedkom, ktorý spájal Liptovskú Tepličku s okolitým svetom. Po polnoci v sobotu 24. 9. 1938 zobudilo jej obyvateľov bubnovanie. Bola vyhlásená mobilizácia chlapov do 40. rokov na obranu Česko – Slovenskej republiky pred Nemeckom. Celá dedina s plačom, aj školská mládež za dozoru učiteľiek, odpre-vádzala povolancov na staničku Pri svätom Jáne. Lúčili sa s chlapmi, ktorých mašinka odvážala do Liptovského Hrádku.

Európy sa začali zmocňovať fašistické štáty. Lúčenie s chlapmi na staničke v Liptovskej Tepličke sa zopakovalo v marci 1939, keď bolo treba brániť východné Slovensko pred Maďarmi. Nemecko pred obsadením Čiech a Moravy dalo Slovensku možnosť vytvoriť si samostatný štát. Ináč ho chcelo nechať napospas Maďarsku a Poľsku, tie si ho hodľali podeliť. Keď v marci 1939 vznikla Slovenská republika, Považskú lesnú dráhu (PLD) premenovali na Považskú lesnú železnicu (PLŽ). V tej súvislosti vymenili na rušňoch tabuľky s textom PLD za tabuľky s textom PLŽ a nad ne umiestnili slovenské štátne znaky s dvojkřížom na trojvrší.

Pod Riaditeľstvo štátnych lesov a majetkov v Liptovskom Hrádku okrem parnej Považskej lesnej železnice patrila aj elektrická Lubochnianska lesná železnica. V roku 1940 bolo na týchto dvoch lesných železniach liptovskohrádockého riaditeľstva spolu 5 parných rušňov, 4 elektrické rušne, 2 dreziny, 3 lokomobily (Gébusy), 125 oplnených nákladných vozňov O/u, 44 plošinových nákladných vozňov Pa/u a 19 iných vozňov.

V strážnici na Benkove bol Ján Flosník strážnikom trate do jari 1941. Potom ho preložili na strážnicu do Malužinej namiesto Angela Collaviniho, ktorý odišiel do penzie. Flosníka na Benkove vystriedal strážnik trate Michal Závadský z Važca. Závadský bol v roku 1953 preložený za strážnika trate do Kráľovej Lehoty a jeho miesto na Benkove do roku 1955 zaujal Ján Olejár. Vedľa strážnice na Benkove mal v rokoch 1936 – 1950 včelín učiteľ Gustáv Koritčánsky. Najprv včelstvá z Liptovského Hrádku privážal lesnou železnicou len v lete na znášku medu z lesných malín. Keď ho v roku 1939 preložili za správcu školy v Bánovciach nad Ondavou a v roku 1946 za správcu školy v Bratislave, včelstvá mal na Benkove trvať a staral sa mu o ne strážnik Flosník, po ňom Závadský. Za prenájom pozemku pod včelínom na Benkove platil Koritčánsky v rokoch 1945 – 1947 Správe štátnych lesov v Liptovskej Tepličke 25,10 Kčs ročne. V rokoch 1955 – 1959 bol strážnikom na Benkove Michal Znak.



30. Nákladný vlak pripravený na odchod z nákladiska Ťavy, okolo roku 1930

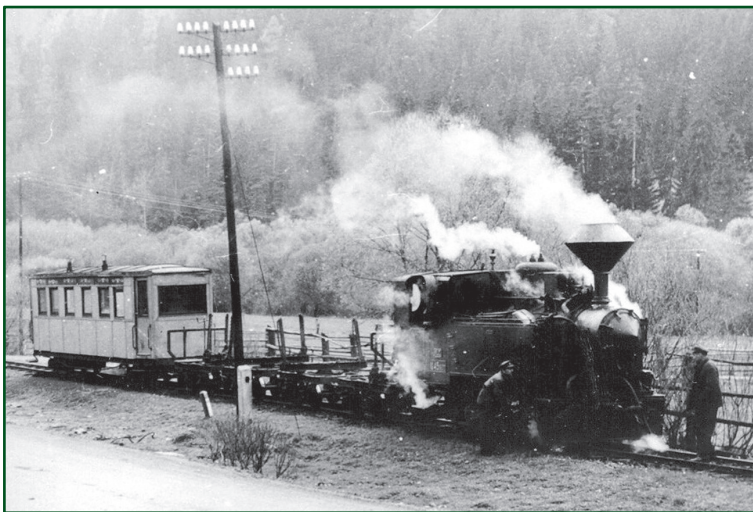
Na teplických lúkach powyše Kolesárok miestni chlapci cez prázdniny pásli voly a pritom vyvádzali rôzne pestvá. Keď počuli písať mašinku idúcu od Čierneho Váhu, rýchlo natreli koľajnice slaninou. Schovali sa do blízkeho lesíka a chichotali sa, keď pán rušňovodič Susa hrešil, že sa mu prešmykujú kolesá na rušni.

V dielňach PLŽ mali v roku 1941 sústruh na sústruženie súkolí (kolosústruh) rušňov a vagonov. Túto prácu robili aj pre iné lesné železnice na Slovensku a v Podkarpatskej Rusi.

K 1. 1. 1942 bola dĺžka hlavnej trate PLŽ 47,520 km a jej odbočiek 56,410 km, spolu 103,930 km.

V roku 1942 bol v km 0.5 Liptovský Hrádok – km 8.9 Svarín uvedený do činnosti podzemný telefónny kábel lesnej železnice. Bol to prvý a zrejme aj jediný podzemný telefónny kábel v dejinách lesných železníc na Slovensku. Kábel bol v úseku Liptovský Hrádok – Kráľova Lehota položený v spoločnej ryhe s káblom ČSD a poštovým káblom. Končil na lúkach pred Svarínom, lebo sa uvažovalo s jeho využitím aj na vojenské účely. Po tom, ako v rokoch 1952 – 1955 elektrifikovali železnicu ČSD a postavili trakčnú meniareň ČSD v Kráľovej Lehotě, bludné elektrické prúdy začali ničiť olovený plášť telefónneho kábla lesnej železnice. V roku 1959 bol kábel už natoľko poruchový, že sa rozhodli v tomto úseku trate lesnej železnice opäť postaviť vzdušné telefónne vedenie. To sa realizovalo v rokoch 1960 – 1961.

Od začiatku Slovenského národného povstania (SNP), ktoré vypuklo 28. augusta 1944, slúžila Považská lesná železnica prevažne pre Povstanie. V prvých dňoch odvážala mašinka ľudí, ktorí pred blížiacim sa nemeckým vojskom odchádzali do bezpečia k rodinám na Liptovskú Tepličku a do čiernovážskych horárni. Mašinka slúžila na rôzne presuny vojakov slovenskej armády, partizánov, munície a potravín. Keď sa 4. 9. 1944 začali cez Štrbu, Vážec, Východnú a Hybe valiť nemecké vojenské kolóny, posledná mašinka idúca z Liptovského Hrádku na Čierny Váh a Liptovskú Tepličku, zbierala utekajúcich ľudí, najmä ženy s deťmi, aj mimo staníc a zástaviek, stačilo keď zamávali.



**31. Vlak s oplenvými vozňami a s osobným vozňom Klasa,
19. 4. 1972**

Vojaci breznianskej posádky slovenskej armády vytvorili 5. 9. 1944 v Kráľovej Lehote obranný úsek 2. taktickej skupiny slovenskej povstaleckej armády pod názvom Kosatec operujúci v priestore Kráľova Lehota – Čertovica pod velením štábného kapitána Martina Kučeru. Bojovú líniu tvorila rieka Váh. Postup nemeckého vojska slovenskí povstaleckí vojaci zastavili a prinútili ich zostať na pravej strane Váhu. Trať lesnej železnice Liptovský Hrádok – Kráľova Lehota viedla najprv po Nemcami obsadenom území a potom po okraji obranného úseku slovenskej armády, len 200 – 400 m od bojovej línie. Premávka na tejto časti trate bola nebezpečná. Napriek tomu sa lesnou železnicou z Nemcami obsadeného Liptovského Hrádku na povstalecké územie vozili zásoby akože pre občanov Malužinej, Nižnej Boce a Vyšnej Boce. Volil sa spôsob „donútenia“ vlakovej čaty hliadkou slovenských vojakov obrátiť výhybku v Kráľovej Lehote smerom na Malužinu. V Malužinej náklad potravín, liehu, kože a liekov vyložili pre potreby povstalcov. V tom čase ostávala v Malužinej stále jedna vlaková čata s rušňom a niekoľkými vagónmi pre potreby slovenskej armády pri prevoze vojska a materiálu po doline.

Koncom augusta 1944 do Povstania chlapov z Liptovskej Tepličky odviezla mašinka. Keď bola na povstaleckom území kritická situácia, povolali k vojsku ďalších chlapov z Liptovskej Tepličky. Aj tým mala odvieť do Liptovského Hrádku mašinka. Tá však pre boje pod Kráľovou Lehotou neprišla. Záložníci do veku 40 rokov rukovali 18. októbra do Brezna. Z Liptovskej Tepličky do breznianskych kasární museli ísť pešo cez nízkotatranské hole.



32. Slovenskí povstaleckí vojaci, 1944

V októbri 1944 prevážali lesnou železnicou z Liptovského Hrádku na Čierny Váh pre partizánov veľké množstvo múky. Západne od Kráľovej Lehoty nemecká vojenská hliadka vlak zastavila a začala vlakovú čatu vyšetrovať, kde múku vezie. Rušňovodič začal na rušni písať. Bolo to dohovoréné znamenie pre slovenských vojakov a partizánov, že vlak lesnej železnice je v nebezpečenstve. Oddiel slovenských vojakov vyšiel zo zákopov, priblížil sa na dostrel a spustil na nemeckú hliadku paľbu. Tá sa rozutekala a rušňovodič urýchlene odišiel vlakom do Kráľovej Lehoty, ktorá už bola na povstaleckom území. Potom vlak pokračoval s nákladom múky na Čierny Váh.

Slovenskí povstaleckí vojaci dokázali zadržať nemecké vojsko v priestore Kráľovej Lehoty 51 dní a nepustili ich bližšie k srdcu SNP, k Banskej Bystrici. Proti dobre vycvičeným nemeckým vojakom v sile pluku, vybaveného samohybnými delami, tankami a obrnenými vozňami, bojovali necelé dva prápory slovenských vojakov, prevažne záložníkov, jedna batéria kanónov a dve roty mínometov. Mali pod paľbou cestnú križovatku pod Kráľovou Lehotou a hlavnú železničnú trať, čím znemožnili akúkoľvek prepravu nemeckých vojenských jednotiek cez Liptov zo západu na východ.

Po zatlčení Povstania do hôr ilegálny Revolučný Okresný národný výbor v Liptovskom Hrádku žiadal rýchle obnoviť prevádzku na pile v Liptovskom Hrádku, prácu v lesoch a zväzanie dreva lesnou železnicou. Bolo to najmä preto, aby sa vojakom záložníkom vracajúcim sa z Povstania domov, mohlo dať pred Nemcami alibi, že sa nezúčastnili Povstania, ale boli riadne zamestnaní na pile a v lesoch. Tiež preto, aby sa pod rúškom vozenia stravy lesným robotníkom mohli vozíť lesnou železnicou do dolín potraviny pre partizánov.

Sídlo 1. československej partizánskej brigády J. V. Stalina s počtom 800 – 900 partizánov s veliteľom plukovníkom M. I. Šukajevom bolo na Čiernom Váhu v hornej časti Ipolitickej doliny. Štáb sídlil v horárni v Ráztoke a partizáni boli ubytovaní v lesníckych barakoch pri štábe, tiež v barakoch na Javorinke a v Medvedzej. Ďalšie časti brigády boli v salašoch na Malom boku v maluzinskej Hodruši. Po potlačení Povstania mal plukovník Šukajev svoj veliteľský bunker (derevňu) v doline Dikula. Nad Vyšným Chmeliencom v priestore Holica sídlil v bunkroch štáb partizánskej brigády Klement Gottwald. Večer na Štedrý deň 24. 12. 1944 bola v doline Hoškova powyše Ráztoky z lietadla na padákoch vysadená 20 členná spravodajská skupina Štábu partizánskeho hnutia pri Vojenskej rade 4. ukrajinského frontu pod vedením kapitána A. F. Gurova. Zásobovanie tohto množstva partizánov mal na starosti vedúci účtovník Riaditeľstva Štátnych lesov v Liptovskom Hrádku Gabriel Mazúr. Účinne mu vypomáhal a spojku robil správca Lesnej správy na Čiernom Váhu Ing. Mikuláš Michelčík (*1912 †1966). Zásobovanie sa dialo najmä po lesnej železnici.



33. Správca Ing. Michelčík, ktorý v SNP pomáhal partizánom aj civilnému obyvateľstvu

Sovietska armáda vytlačala nemeckú armádu smerom na západ a bojový front sa približoval k Liptovu. Nemeckí vojaci Wehrmachtu, ktorí mali v obciach posádky, odchádzali vopred a za nimi išli mladí nemeckí vojaci – spišskí Nemci, ktorí pri ústupe ničili čo sa dalo. Niektoré rodiny partizánov dostali cez spojky pokyn rýchlo opustiť domy v Liptovskom Hrádku. Do horárni v dolinách Čierneho Váhu ich odviezla v piatok 26. 1. 1945 mašinka. Ich prevoz aj ubytovanie zabezpečil správca Ing. Michelčík. Aby Nemci nemohli poškodiť vozidlá lesnej železnice, v ten deň z depa v Liptovskom Hrádku do lesa v hornej časti odbočky lesnej železnice v Nižnom Chmelienci prepravili a ukryli všetkých 5 parných rušňov, 2 motorové dreziny, 1 osobný vozeň a 2 kryté nákladné vozne, na ktorých bolo naložené strojové zariadenie pre stavbu novej hrádockej píly. Nato partizáni, aby v prípade odhalenia Nemci nemohli personál donútiť vykonávať dopravu alebo rušne odviezť, na trati lesnej železnice zo smeru od Liptovského Hrádku vyhodili do vzduchu most ponad rieku Čierny Váh v km 15.2 v Úžavách a zo smeru od Liptovskej Tepličky most ponad potok Ipoltica v km 18.5 v osade Čierny Váh.

Strážnice lesnej železnice a horárne boli spojené telefónom, ktorý mohol odpočúvať každý, len vyzváňací signál mala každá telefónna prípojka iný. V nedeľu 28. 1. 1945 v telefóne hlásili, že hornou časťou čiernovážskej doliny ustupujú Nemci, ktorí kladú míny do snehu, prikrývajú ich porcelánovými miskami a zasypávajú snehom. V ten deň zvonil telefón, že v Liptovskej Tepličke jednému mužovi mína odtrhla nohu. V pondelok 29. 1. 1945 o šiestej ráno asi 70 nemeckých vojakov oblečených v bielych maskovacích kombinézach na asi 50 koňoch, ostatní na lyžiach, prechádzali osadou Čierny Váh smerom na Svarín. V Nižnom Chmelienci sa nezastavili. To už boli v Liptovskej Tepličke sovietski vojaci. Asi o hodinu zvonil v horárni v Nižnom Chmelienci telefón a ozval sa po rusky hlas: „*U vas jest germanov?*“ Horárka Neupaerová odpovedala: „*Nie, už odišli.*“ V noci 29. na 30. januára hrnul sa peši a na koňoch od Liptovskej Tepličky po trati lesnej železnice čiernovážskou dolinou 768. pluk 138. streleckej divízie 18. sovietskej armády 4. ukrajinského frontu pod vedením A. A. Petrova. Do Nižného Chmeliencia dorazil vojenský štáb pluku o pol šiestej ráno. Usadil sa začas v Neupaerovej horárni. Z Nižného Chmeliencia útočili sovietski vojaci cez Svarín na západ. Povyše Kráľovej Lehoty sa stretli o desiatej predpo-

ludním 30. 1. 1945 s dvoma miestnymi občanmi, ktorí ich čakali s bielymi zástavami a dedina bola oslobodená bez výstrelu. Po celonočnom boji predsunutých sovietskych hliadok zo smeru od Kráľovej Lehoty a partizánskeho oddielu Za Slobodné Slovensko zo smeru od Liptovskej Porúbky boli zničené nemecké guľometné hniezda a o pol piatej ráno 31. 1. 1945 bol oslobodený Liptovský Hrádok. Politickým komisárom partizánskeho oddielu Za Slobodné Slovensko bol Ľudovít Gerek, ktorý sa v roku 1959 stal správcom Považskej lesnej železnice.

Front sa zastavil pred Liptovským Mikulášom a 12. 3. 1945 veliteľstvo Sovietskej armády nariadilo evakuáciu obyvateľstva mimo frontového pásma za čiaru obcí Pribylina, Liptovská Kokava, Hybe a Kráľova Lehota. Mnohých obyvateľov odviezla mašinka do čiernovážskych dolín a ubytovali sa v lesníckych barakoch. Na Veľký piatok 30. 3. 1945 sa plno ľudí zviezlo mašinkou do kostola v Kráľovej Lehotě. Pomodliť sa, aby sa už všetky tie vojnové útrapy skončili. Liptovský Mikuláš bol konečne oslobodený 4. 4. 1945 a o deň nato sa ľudia vrátili mašinkou do svojich domovov.

Považská lesná železnica počas SNP, pri jeho zatlačení do hôr a pri prechode frontu povstalcami aj civilnému obyvateľstvu robila neoceniteľné služby. Po oslobodení Liptovského Hrádku sa zakrátko premávka na nej obnovila. V km 15.2 a km 18.5 trate postavili provizórne mosty z dreva a začala sa doprava dreva pre vojenské účely. Mašinka na jar opäť prišla na Liptovskú Teplicu a začala slúžiť aj na osobnú dopravu obyvateľov.

Ľudovít Gerek sa vo februári 1945 stal predsedom Revolučného Okresného národného výboru v Liptovskom Hrádku. On sa o podpore Povstania vyjadril takto: „*Môžem povedať, že v tomto smere sa statočne zachovali všetci zamestnávateľia, aj sám šéf lesnej železnice Ing. Červenka, ktorý bol okresným veliteľom Hlinkovej gardy. Preto sme po vojne upustili od jeho stihania pred ľudovým súdom*“.



34. Rušeň s československým štátnym znakom, 1964

Po prechode frontu v januári 1945 ostala hlavná železničná trať ČSD v úseku Kráľova Lehota – Liptovský Hrádok zničená. Lesná železnica v tomto úseku bola nepoškodená. Keď sa front posunul k Liptovskému Mikulášu, už 8. 3. 1945 sa začalo s opravou stanice ČSD v Kráľovej Lehotě. Kolajnice potrebné na obnovu 1. a 2. koľaje v stanici ČSD Kráľova Lehota priviezli z Liptovského Hrádku po lesnej železnici.

Na jar 1945 Slovenská republika zanikla a bolo obnovené Československo. Tabuľky s textom PLŽ na rušňoch ostali, ale slovenské štátne znaky museli ísť po roku 1948 dolu. Namiesto nich namontovali československé štátne znaky. V roku 1960 na československom štátnom znaku stratil český lev korunu, ktorú nahradila červená hviezda a najponížujúcejšie pre Slovákov bolo, že s prísleva vtedy odstránili ich národný symbol, trojvršie s dvojitém krížom. Pôvodné československé štátne znaky boli na rušňoch ešte v roku 1964, potom ich museli odstrániť a už ich nenahradili novými.

Lesné úrady mali patronát nad katolíckymi kostolmi a školami. Od 1. 3. 1946 kostolníkov v kostole Navštívenia Panny Márie v Liptovskom Hrádku Františkovi Jahodovi správa pily v Liptovskom Hrádku mesačne platila 250 korún. Od 1. 11. 1949 bol zavedený zákon o hospodárskom zabezpečení cirkvi a vrchný dozor nad cirkvami aj ich financovanie prevzal štát.

Do roku 1946 bol na lesnej železnici jediný osobný vozeň, ktorý volali Klasa. Tí, čo sa do neho na Liptovskej Tepličke nepomestili, viezli sa v služobnom vozni alebo na otvorených plošinových vozňoch. V zime sa v osobnom vozni síce kúrilo pieckou, ale okná boli pevne uzavreté, vetrať sa nedalo a tak na viacerých cestujúcich prišla nevoľnosť. Uľavilo sa im až na Čiernom Váhu. Kým rušeň doplnil vodu, vydýchali sa na čerstvom vzduchu, niektorí potúžili v staničnom bufete. V lete zasa tí, ktorí sa viezli na otvorených vozňoch, si v Liptovskom Hrádku od sadzí čo nachytali z komína rušňa, museli umyť tvár a ruky.

Drezina lesnej železnice zabezpečovala prepravu zdravotníkov z Liptovského Hrádku ku chorým do odľahlých dolín Čierneho Váhu a do dediny Liptovská Teplička. V období od 1. 7. 1946 do 15. 1. 1947 bolo vykonaných 8 jász s lekárom MUDr. Ladislavom Martinkom a to 10. 8. 1946 na Suchý Benkov, 20. 8. 1946 na Čierny Váh, 21. 8. 1946 na Liptovskú Tepličku, 9. 9. 1946 na Ráztoke, 18. 8. 1946 do Svarína, 31. 10. 1946 na Liptovskú Tepličku, 16. 12. 1946 a 15. 1. 1947 na Ráztoke. Diplomovanú pôrodnú asistentku Ludmilu Mudričovú v období od 1. 10. 1946 do 30. 11. 1946 viezla drezina z Liptovského Hrádku 5 krát k pôrodom a k rodičkám 2. 10. 1946, 7. 10. 1946 a 10. 10. 1946 na Házičku, 27. 10. 1946 a 21. 11. 1946 do Svarína. Lesná železnica za tieto jazdy účtovala Okresnej sociálnej poisťovni v Liptovskom Mikuláši 9 Kčs za 1 km, spolu 5 148 Kčs za 572 km.

Drezinu využívali aj hostia. MUDr. Gejza Kauzál zo Žiliny pri spoplatnenom odstrele hlučňa na Správy štátnych lesov Liptovská Teplička na jar 1947 za 4 cesty drezinou zaplatil 1 832 korún.

V roku 1947 chodil vlak osobnej dopravy v úseku Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička 3 dni v týždni. Pre zamestnancov patriacich pod Verejnú technickú správu v Bratislave, ktorí robili vrťacie práce na Čiernom Váhu pre budúcu priehradu, v roku 1947 prideliла Správa PLŽ 10 legitimácií so zľavou 33 %.



35. Pečiatka
Správy premávky PLŽ,
1946

Trať PLŽ v roku 1947			
Úsek	Dĺžka v km	Max. sklon v ‰	Koľajnice kg/m
Lipt. Hrádok – Staníkovo	47,520	61	14.5, 16.5, 12.2
Malužinská odbočka	14,208	60	16.5, 12.2
Svarínska odbočka	3,765	35,5	12.2
Odbočka N. Chmelienec	0,591	34,2	12.2
Odbočka V. Chmelienec	0,334	34,5	12.2
Ipoltická odbočka	15,855	51,5	12.2
Díkulska odbočka	6,033	57,6	12.2
Benkovská odbočka	6,812	50	12.2
Odbočka Rovienky	7,558	40,3	12.2

Zamestnanci Považskej lesnej železnice															
Rok	Správa		Trať			Doprava					Depo				
	Vedúci	Úradník	Traťmajster	Strážnik	Robotník	Výpravca	Rušňovodič	Kurič rušňa	Vlakvedúci	Brzdár	Dielovedúci	Zámočník	Kováč	Elektrikár	Pomocník
1924			1	5	12		2	1		3		2	1		1
1927	1		1	6	25		2	2		4		2	1		1
1932	1		1	6	?	1	2	2	2	4		4	1		3
1947	1	2	1	7	?	1	4	4	2	12	1	8	2	1	

Potreba stavebného materiálu na regulácii Váhu a stavbu novej pily v Liptovskom Hrádku, s ktorými začali v roku 1946, bola veľká. Vo svarinskom kameňolome, ktorý bol hneď po ľavej strane hlavnej trate lesnej železnice v km 12.3 a otvorený ešte pred 2. svetovou vojnou, ho začali ťažiť od 1. 4. 1946. V zime ťažbu prerušili a začali opäť až 24. 3. 1947. Na jar 1947 chceli ťažbu v starom kameňolome ukončiť a otvoriť vo Svaríne nový kameňolom. Bývalí vrbečník urbarialisti v Liptovskom Sv. Mikuláši, ktorí sú majiteľmi pozemku, na jednaní 11. 4. 1947 v zastúpení predseda Ján Mandák, gazda Ondrej Hyben a člen Martin Bazela však s otvorením nového kameňolomu nesúhlasili, lebo by im to narušilo celistvosť ich lesných porastov. Svarinsky kameňolom s kamenármi a robotníkmi patrilo pod správu lesnej železnice.

Vedenie PLŽ v apríli 1947 požiadalo Miestny národný výbor (MNV) v Liptovskej Tepličke o 30 – 40 ľudí, ktorých potrebovalo ako traťových robotníkov pre úsek trate Liptovská Teplička – Čierny Váh.

V roku 1947 vypravila Považská lesná železnica 680 vlakových súprav, v ktorých prepravila 4 258 vagónov. Bolo vykonaných 26 292 km a prepravený materiál predstavoval 1 294 147 ton. Z toho bolo 1 286 233 ton dreva a zo svarinskeho kameňolomu na reguláciu Váhu, ktorú prevádzal Štátny vodohospodársky stavebný úrad v Žiline a na rekonštrukciu a výstavbu nových tratí na stavbe novej pily v Liptovskom Hrádku 4 190 ton kameňa, 2 062 ton štrku a 1 662 ton zeminy. Prevádzkové náklady na železniciu boli 5 043 175 Kčs a cena za 1 t/km 3,90 Kčs. Lesná železnica prepravovala drevo aj pre pílu v Kráľovej Lehote, patriacu pod Považské celulóžky a papierne n. p. Ružomberok. V apríli 1947 prepravili do tejto pily dreva zo Správ štátnych lesov v Malužinej 8 730 m³, vo Svaríne 7 400 m³, na Čiernom Váhu 8 300 m³ a v Liptovskej Tepličke 25 900 m³.

Zvýšená činnosť na lesnej železnici sa prejavila v pracovných úrazoch. Ján Lopčiansky z Dovalova, nar. 19. 8. 1911, hamovač II. triedy (brzdár) utrpel 26. 2. 1947 smrteľný úraz. Ostala po ňom vdova Margita so 4 malými deťmi. Ďalší úraz sa stal pomocnému hamovačovi Júliusovi Chomovi 10. 3. 1947 pri posúvaní vagónov. Keď zapínal vagóny, pravá ruka sa mu zošmykla medzi nárazníky a tie mu ju spučili. Ošetril ho Dr. Emanuel Benhard, potom sa liečil doma.

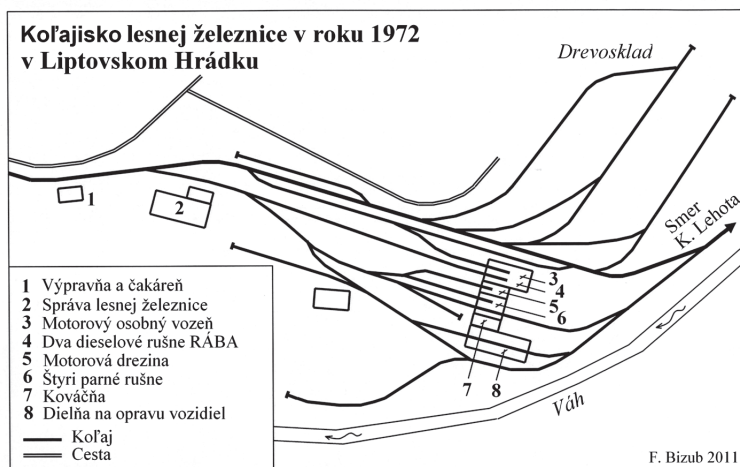
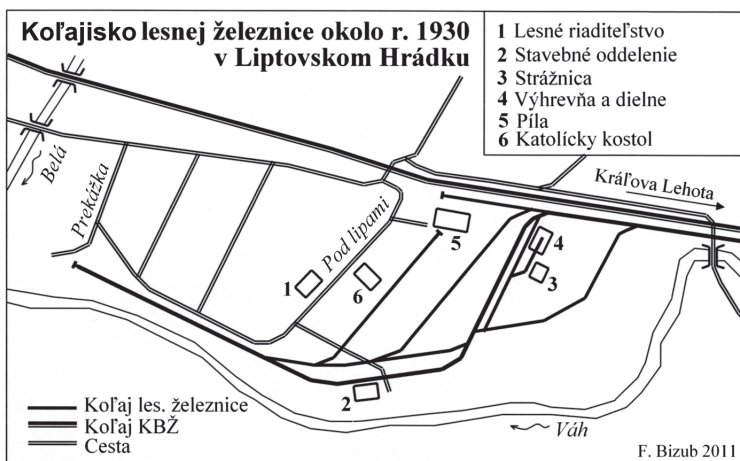


36. Vykoľajenie vlaku v km 12.3, jún 1947

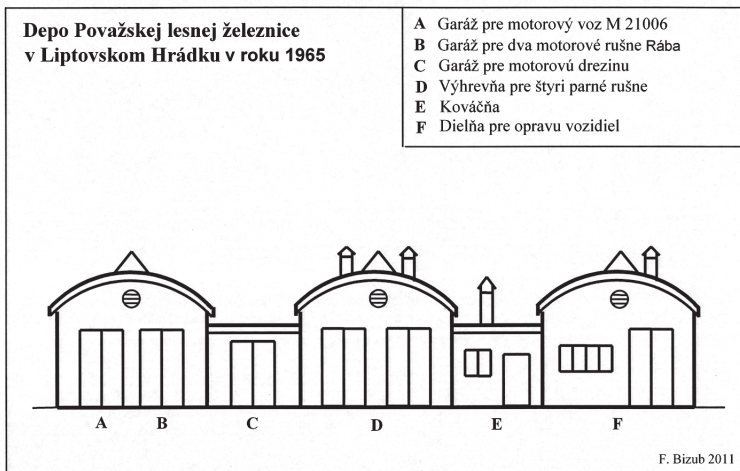
V júni 1947 sa v km 12,6 powyše kameňolomu nad Svarínom vykoľajil nákladný vlak idúci smerom na Čierny Váh. Parný rušeň U 45 905 prezývaný Barbora vedený rušňovodičom Štefanom Strakom sa zaboril do praveho svahu, plošinové vozne vyskočili z kolají naľavo.

Do roku 1947 prevádzkali skúšky dopravných zamestnancov Považskej lesnej železnice skúšobní komisári ČSD. Novovymenovaný prednosta lesnej železnice lesný asistent Ing. Jozef Klein zložil 18. 2. 1947 skúšku pred skúšobným komisárom Riaditeľstva železníc. On potom školiť a skúšať personál lesnej železnice. Školenie sa konalo raz mesačne v nedeľu. V ďalších rokoch školenie a skúšky prevádzkal správca lesnej železnice, ktorému vypomáhali výpravca, traťmajster a dielovedúci.

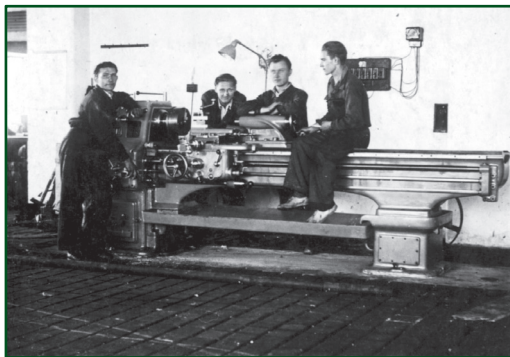
Stavba pily a regulácia Váhu pokračovala v rámci dvojročného plánu obnovy vojnou zničeného hospodárstva a jeho rozvoja, ktorý bol prijatý na roky 1947 – 1948. Tri mosty lesnej železnice, ktoré boli počas vojny zničené a potom len provizórne z dreva postavené, v roku 1947 vymenili za kovové.



V mieste výstavby novej pily stála výhrevňa, dielňa a strážnica lesnej železnice. Skôr ako tieto objekty zvalili, postavili v roku 1947 nové moderné depo lesnej železnice a na hornom konci hrádockého kolajiska murovanú strážnicu. V strážnici boli strážnikmi trate Ján Krčula v roku 1948, ?, Michal Multáň v rokoch 1958 – 1962 a do roku 1972 Arpád Šmídt. Zo starého depa na drevených fošniach a podvalkoch po kolajniciach lesnej železnice pomaly popresúvali stroje do nového depa. Vo februári 1948 nové depo vytopila veľká povodeň na Váhu, ale len čo voda opadla, ihneď v ňom obnovili prevádzku.



Depo sa skladalo z komplexu budov postavených v roku 1947. Popíšeme ich pri pohľade od západu a zľava doprava podľa stavu z roku 1965. Prvá bola budova (A, B) s oválnou strechou so svetlíkom, do ktorej cez dvojce dverí viedli 2 kolaje. Na ľavej kolaji garážoval motorový osobný vozeň M 21006, na pravej kolaji dva motorové rušne Rába. Z východnej strany budovy boli šatne a umývárne pre zamestnancov. Nasledovala budova (C) s rovnou strechou a jednou kolajou pre drezínu. V strede stála výhrevňa (D) pre štyri parné rušne. Do nej viedli 2 kolaje, z nich tá napravo bola priebežná a s montážnym kanálom. V oválnej streche výhrevne bol svetlík a štyri vetracie komíny, nad každým rušňom jeden. Výhrevňa po roku 2007 vyhorela a už ju neobnovili. Napravo bola kováčňa (E) s rovnou strechou. Komplex depa uzatvárala budova dielne (F) pre opravu vozidiel s jednou priebežnou kolajou s montážnym kanálom. Strecha dielne bola oválna s jedným svetlíkom a jedným vetracím komínom. V dielni bol sústruh, kolosústruh, stojanová vrtačka, frézy, brúsky, píla na železo, nožnice a ohýbačka na plech, zváracie a nitovacie súpravy, pracovné stoly a iné náradie. Dielovedúci mal v ľavom východnom rohu dielne drevenú presklenú kanceláriu. Všetky budovy depa boli vykurované ústredným kúrením.



39a. Dielne depa PLŽ boli vybavené modernými strojmi, 1. 6. 1948

Dielne depa PLŽ boli najmodernejšie v rezorte štátnych lesov na Slovensku, ktoré sa venovali aj výchove odborníkov, mali vždy svojich 2 – 3 učňov.

Prednosta lesnej železnice Ing. Jozef Klein požiadal 17. 9. 1947 o preloženie. Potom od 29. 12. 1947 do 2. 2. 1948 mal služobné voľno a zastupoval ho Vladimír Sakáč, úradník hospodárskej prevádzky lesnej železnice. Po odchode Ing. Kleina sa Sakáč 3. 2. 1948 stal prednostom, od 1. 4. 1948 do marca 1951 riaditeľom lesnej železnice. Nasledovali robotnícki riaditelia lesnej železnice. V apríli až júli 1951 bol ním Štefan Straka, ktorý predtým robil rušňovodiča a v auguste 1951 až do roku 1954 Gustáv Trnovský, predtým zámočník v depe, ktorý v roku 1950 absolvoval jednoročnú školu pre robotnícke kádre.



39b. V dielňach depa PLŽ si sami zhotovovali nové osobné vozne.
Zľava Branislav Čajnák, Viktor Dúbravec, Anton Šmol, Peter Mihok a Daniel Lang.
Vzadu vpravo morotový rušeň Gebus BNE50

Materiál na reguláciu Váhu v Liptovskom Hrádku vozili lesnou železnicou zo svarínskeho kameňolomu aj v roku 1948. V období máj až november 1948 prepravili z kameňolomu 2 637,1 ton kameňa, 3 620,2 ton štrku a 1 613,8 ton zeminy.



40. Budovy bývalého depa lesnej železnice, november 2011

Od apríla 1948 schválilo Riaditeľstvo Štátnych lesov v Liptovskom Hrádku nákladnú tarifu na lesnej železnici. V nej mali 80 % zľavu na použitie plošinového vozňa raz do roka stáli robotníci lesných správ liptovskohrádckého lesného riaditeľstva a lesnej železnice na prepravu sena alebo ohrevného dreva. Pre iných prepravcov sa na úseku Liptovský Hrádok – Kráľova Lehota k nákladnej sadzbe pripočítala 40 % prirážka. Bola stanovená aj nová tarifa osobnej dopravy. Za jazdu medzi stanicami Liptovský Hrádok – Kráľova Lehota bola k tarifnej cene prirážka



41. Rušňovodič Jozef Bryndza robí údržbu rušňa U 45 902

40 %. Zamestnanci štátnych rezortov a ČSD mali zľavu 50 %, rodinní príslušníci zamestnancov štátnych lesov zľavu 80 % a zamestnanci štátnych lesov aj mimo služby cestovali zdarma. Rýchla jazda drezinou sa prevádzkala na zvláštnu objednávku podanú najmenej 24 hod. pred jazdou pre najviac 5 osôb za poplatok 8 Kčs/km. Za 1 hodinu stojného sa u dreziny účtovalo 30 Kčs.



42. Rušne pred depom

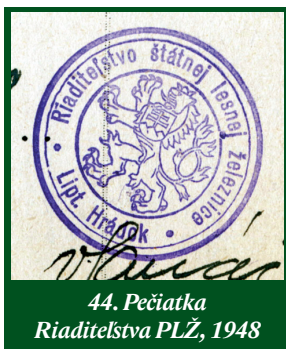


43. Osobný vlak ide okolo depa smerom na Kráľovu Lehotu, 1972

Od 9. mája 1948 zaviedli nový cestovný poriadok osobných vlakov PLŽ. Podľa neho osobné vlaky premávali v úseku Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička tam a späť 3 dni v týždni, v pondelok, utorok a v sobotu. V pondelok ranný vlak z Liptovskej Tepličky na Čiernom Váhu odbočoval na Ráztoku na Ipolitickej odbočke, odtiaľ sa vrátil späť na Čierny Váh a pokračoval do Liptovského Hrádku. V utorok odchádzal ranný vlak z Liptovskej Tepličky už o 4.00 hod., aby ľudia idúci na trh do Liptovského Mikuláša mohli prestúpiť na osobný vlak v Kráľovej Lehote.

Cestový poriadok osobných vlakov PLŽ platný od 9. mája 1948								
Km	Vlak			Stanica	Vlak			
	č.1	č.2, č.7	č.5		č.2	č.4	č.6	č.8
	Po	Po, So	Ut		Po	Ut		So
0.5	4.30	12.30	15.30	Lipt. Hrádok	11.23	6.25	20.45	17.59
5.8	4.49	12.49	16.00	Kráľ. Lehota	11.04	6.08	20.26	17.40
11.2	5.02	13.02	16.13	Svarín	1051	5.53	20.13	17.21
15.7	5.23	13.23	16.34	N. Chmelieneč	10.31	5.33	19.53	17.03
16.9	5.27	13.27	16.38	V. Chmelieneč	10.26	5.28	19.48	16.58
18.6	5.33	13.33	16.44	Čierny Váh	10.20	5.22	19.42	16.52
11.6				Ráztoka	9.25			
11.6				Ráztoka	9.20			
18.6	5.43	13.43	16.54	Čierny Váh	8.35	5.12	19.32	16.42
22.7	6.02	14.02	17.13	Benkovo	8.06	4.53	19.15	16.23
26.3	6.21	14.21	17.32	Biely Potok	7.47	4.34	18.56	16.04
29.6	6.38	14.38	17.49	Kolesárky	7.28	4.15	18.37	15.45
32.7	6.53	14.58	18.02	Lipt. Teplička	7.13	4.00	18.22	15.30
Pozn.: Keď je v pondelok sviatok, vlak č. 1 nejde.								
Keď je v sobotu sviatok, vlak č. 8 ide v piatok.								

Okrem osobnej dopravy v lete využívali Tepličania železničku aj na dopravu sena, ktoré si dorobili na lúkach a poľanách v lesoch na Čiernom Váhu. Mašinka vtedy v sobotu pravidelne dotiahla na Liptovskú Tepličku 4 – 5 vrchovate naložených vagónov sena. Zo stanice si ho na konských povozoch odvážali domov.



44. Pečiatka
Riaditeľstva PLŽ, 1948

z Čierneho Váhu na Ráztoku. Osobný vlak s lesnými robotníkmi z Ráztoky v pondelok a v sobotu premával aj v roku 1961. V osobnom vlaku do Tepličky boli spravidla štyri vagóny, z nich 3 osobné a 1 a služobný vozeň. V 60. – 70. rokoch museli byť vždy pojazdné 4 parné rušne a 2 motorové rušne. Okrem pravidelných osobných vlakov denne okolo 8. hod. odchádzal z Liptovského Hrádku na hlavnú trať alebo do odbočiek lesnej železnice nákladný vlak, ktorý mal hneď za rušňom služobný vozeň a do neho bral aj cestujúcich, najmä turistov.

Keď sa po roku 1948 začal oslavovať 1. máj ako Sviatok práce, mašinka vozila ľudí z Liptovskej Tepličky na prvomájové sprievody do okresného mesta Liptovského Hrádku. Ďalších priberala po zástavkách, najmä na Čiernom Váhu, vo Svaríne a v Kráľovej Lehote. Dva otvorené vagóny vybavené drevenými lavicami boli vopred pripravené aj na začiatku maluzínskej odbočky pri drevárskej továrni Preglejška v Kráľovej Lehote. Tie plno obsadené robotníkmi továrne a ich rodinnými príslušníkmi pripojili k vlaku.

V roku 1952 bolo na lesnej železnici vypravených 218 osobných vlakov, ktoré prepravili 21 796 cestujúcich. V tom roku bol k osobnému vlaku Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička a späť v pondelok a sobotu prípoj osobného vlaku



45. Bývalý sklad traťmajstra, november 2011



46. Predseda ONVL. Gerek reční pred budovou ONV v Liptovskom Hrádku na manifestácii 1. mája 1950

Dielne depa od ich postavenia v roku 1947 robili nielen údržbu zariadení lesnej železnice, ale aj údržbu všetkých ostatných zariadení štátnych lesov. Tiež mali na starosti údržbu lesníckych budov a lesných ciest. Preto medzi pracovníkmi lesnej železnice nájdeme aj automechanikov pre motocykle, osobné a nákladné autá, lesné kolesové a pásové traktory, opravárov motorových píl, stolára, kolára, remenára, maliara, kachliara, murárov a tesárov. Napríklad v roku 1957 traťový zámočník robil prehliadku a opravy koľajových výhybiek a prehliadku mostov lesnej železnice, opravári motorových píl mali na starosti 42 dvojmužných motorových píl, 10 dvojmužných elektrických píl, 4 jednomužné motorové píly a 4 motory na rezanie slamy. Zámočníci udržiavali okrem vozňového parku lesnej železnice aj 16 saňových motorových gránikov (žeriavov), 12 elektrických gránikov a 60 ručných gránikov, tiež konské poľahy. Obsluhovali a udržiavali aj jednu lanovku na spúšťanie dreva, ku ktorej patrila pojazdňá elektrocentrála. Kovári mali na starosti aj kovanie 60 režíjnych koní raz za mesiac.



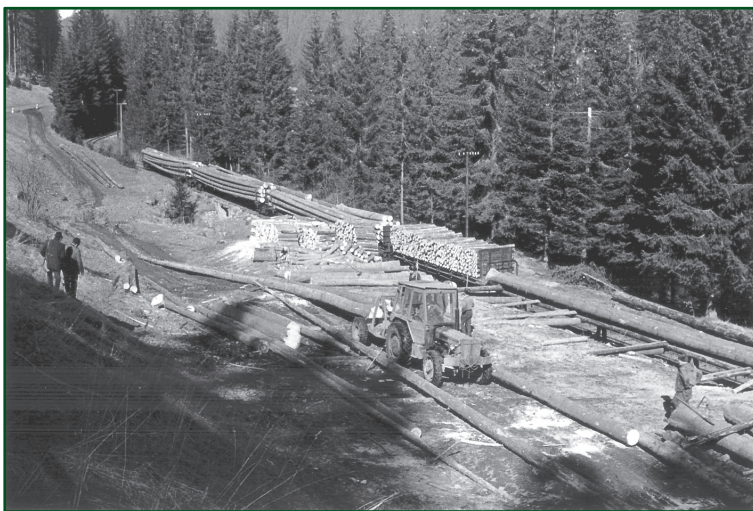
47. Nákladný vlak vchádza od Svarína do stanice Kráľova Lehota



*48. Posun s opleňovým vozňom naloženým dlhým drevom.
Pri brzde Michal Buncko*

V roku 1950 obnovili na lesnej železnici náter hektometrovníkov a návestných znakov v úseku Liptovský Hrádok – Čierny Váh. Prevádzkal to traťový robotník, ktorému robil pomocníka študent Štefan Olejár z Liptovskej Tepličky. Vozili sa na štvorkolke s pedálovým pohonom. Študent Olejár si týmto zarobil na cestu do Bratislavy na zápis na lekárskej fakulte.

Štatistika prepravy na PLŽ v roku 1952 je nasledovná: V úseku trate Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička bolo vypravených 218 osobných vlakov, ktoré prepravili 21 796 osôb. Náklady na osobnú dopravu boli 511 177,30 Kčs, príjmy 431 695 Kčs. V nákladnej doprave prepravili z lesných správ Liptovská Teplička, Čierny Váh, Svarín a Malužiná na 7 744 vagónoch 153 400 m³ dreva. Túto dopravu 4 rušňami zabezpečoval 24 členný dopravný personál skladajúci sa zo 4 rušňovodičov, 5 kuričov, 4 vlakvedúcich, 10 brzdárov a 1 nočného kuriča. V roku 1952 mal plat rušňovodič v 6. platovej triede 3,34 Kčs/hod., kurič a vlakvedúci v 5. triede 3,02 Kčs/hod. a brzdár v 4. triede 2,88 Kčs/hod.



49. Na nákladisku Biely Potok pod Liptovskou Tepličkou v km 26.2

Náklady pri odvoze 16 500 plm guľatiny rušňom U 45 904 na priemernú vzdialenosť 24 km v roku 1954 boli:

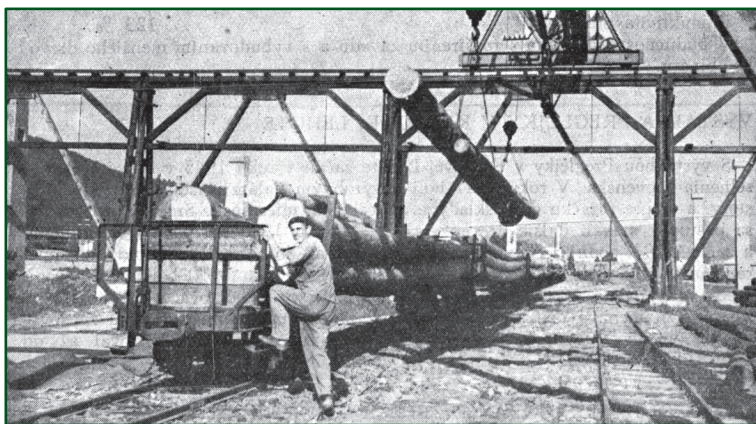
Uhlie	99,269 t	11 664
Drevo ihličnaté	37,5 prm	2 025
Mzdy	3,40 Kčs/plm	56 100
Mzdy doplnkové		6 000
Olej		3 754
Piesok riečny	1,5 m ³ á 80 Kčs	120
Nafta na čistenie rušňa	30 kg á 2,10 Kčs	63
Petrolej na čistenie rušňa	20 kg á 1,90 Kčs	38

79 764 Kčs, čiže 4,83 Kčs/plm

Náklady pri odvoze 41 883 plm guľatiny rušňom U 46 902 na priemernú vzdialenosť 24 km v roku 1954 boli:

Uhlie	253,821 t	29 823,96
Drevo ihličnaté	75 prm	4 050,00
Mzdy	3,40 Kčs/plm	142 402,20
Mzdy doplnkové		16 753,20
Olej		11 622,53
Piesok riečny	1,5 m ³ á 80 Kčs	240,00
Nafta na čistenie rušňa	30 kg á 2,10 Kčs	126,00
Petrolej na čistenie rušňa	20 kg á 1,90 Kčs	80,00

205 097,89 Kčs, čiže 4,90 Kčs/plm



50. Na pile v Liptovskom Hrádku vykladal guľatinu portálový žerjav

V roku 1956 pracovalo v dopravnej službe lesnej železnice 25 ľudí (rušňovodiči, kuriči rušňov, vlakvedúci, sprievodcovia, hamovači). V roku 1955 mala Považská lesná železnica koľajovú dĺžku 107,139 km, stavebnú dĺžku 94,744 km a prevádzkovú dĺžku 93,392 km. Potom sa začali rušiť jej odbočky, ako prvá bola v roku 1959 zrušená prevádzka na Malužinskej odbočke.

V dňoch 4. – 6. 10. 1956 sa na Čiernom Váhu – Ráztoku konali Dni novej techniky. Už 3. októbra účastníkov z Liptovského Hrádku na Ráztoku prepravil vlak pozostávajúci z 5 osobných vozňov a z nákladných vozňov, ktoré z Liptovského Hrádku previezli dieselelektrický agregát, navijak, pásový traktor a kolesový traktor.

V roku 1956 boli doliny Čierneho Váhu až po Ráztoku elektrifikované vzdušným vysokonapäťovým vedením 22 kV Severoslovenských elektrární Žilina z rozvodne 110/22 kV v Kráľovej Lehote a na významnejších nákladiskách lesnej železnice zriadili elektrické prípojky pre motory a osvetlenie.

V roku 1958 bola na Váhu a jeho prítokoch veľká povodeň, tzv. storočná voda. Od 26. júna nepretržite 3 dni deň i noc pršal hustý dážď, 29. júna sa voda vyliala z koryt a zaplavila okolie vo výške viac ako pol metra. Oprava trate lesnej železnice si vtedy vyžiadala 99 149 Kčs.

Po generálnej revízii vykonanej 16. 8. 1956 ponechali na hlavnej trati rýchlosť 20 km/hod a na všetkých odbočných tratiach ju znížili na 15 km/hod.

Okrem skladu uhlia v depe v Liptovskom Hrádku, kde parné rušne zbrojili uhlím pomocou zauhľovacieho stroja, boli menšie skládky uhlia pre rušne aj popri trati. V roku 1958 to boli drevené kôlne na uhlie vo Svaríne, na Čiernom Váhu, v Kolesárkach a v Malužinej, murovaný sklad uhlia poniže strážnice Benkovo. Baráky (útulne) pre traťových robotníkov vtedy stáli vo Svaríne a na Benkove.



51. Nakladanie dreva pomocou navijaka. Dni novej techniky, október 1956

V marci 1959 došlo ku zmene správcu lesnej železnice. Komisionálne odovzdanie strediska lesnej železnice sa uskutočnilo 31. 3. 1959. V komisii boli odovzdávajúci správca Ján Buštor (odišiel za správcu lesnej železnice do Čierneho Balogu), preberajúci správca Ľudovít Gerek, hlavný traťmajster Pavel Zátroch, traťmajstri Ján Krčula a Gustáv Mihok, dielovedúci Daniel Lang, výpravca Štefan Straka a technik strediska Alexander Podhorský, za nadriadený orgán Lesný závod Čierny Váh Ing. Jozef Urgela a Štefan Zuzkin. Zápisnica z komisionálneho odovzdania obsahuje cenné údaje:



„Hlavnou úlohou lesnej železnice je odvoz dreva z poľesí a skladov lesného závodu. Vedľajšou úlohou je verejná osobná doprava v úseku Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička, nákladná doprava pre obec Liptovská Teplička a pre iných, najmä preprava reziva z Drevoindustrie Liptovský Hrádok do Pregelky Kráľova Lehota.

Doprava sa člení na 4 dopravné čaty, z ktorých tri prevádzajú nákladnú dopravu a jedna osobnú dopravu. Každá čata pre nákladnú dopravu sa skladá z vlakvedúceho, 2 sprievodcov, 1 rušňovodiča a 1 kuriča. Na miestnu prepravu slúži čata posunu, ktorá je odsadená 1 vedúcim posunu, 1 sprievodcom a 1 vodičom motorového rušňa (Gebusu). Pravidelná osobná doprava v úseku Liptovský Hrádok – Čierny Váh je prevádzaná motorovým vozňom M 21006 v obsadení jedným vodičom motorového vozňa. Pre služobné účely slúži doprava motorovou drezinou, ktorá

je obsadená jedným vodičom dreziny. Telefónnu službu na trati vykonávajú telefonistky, ktorými sú spravidla manželky strážnikov (pochôdzkarov).

Pre údržbu vozňového a strojového parku má lesná železnica vlastné dielne, ktoré vedie jeden dielovedúci. Práca v dielnach sa člení na bežnú opravu vozňov, veľkú opravu vozňov, opravu rušňov, sústružnícke a kováčske práce, pod dielne patrí aj traťový zámočník.

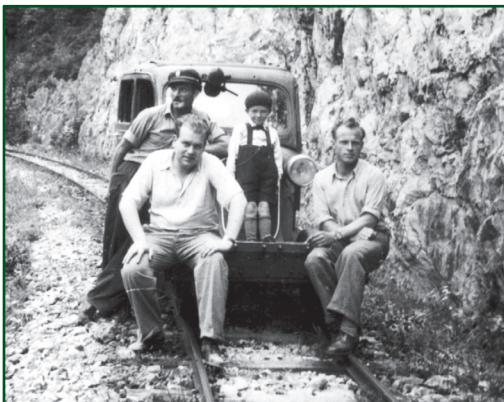
Údržbu trate prevádzajú 4 traťové čaty. Vrchný traťový dozor má hlavný traťmajster Pavel Zátroch. Trať je rozdelená na 2 traťové úseky, každý je vedený jedným traťmajstrom. Hlavná trať po 23. km, Malužinská odbočka, Svarínska odbočka a Benkovská odbočka patria traťmajstrovi Jánovi Krčulovi. Hlavná trať od 23. km po Staníkovo, Ipolťická odbočka, Dikulská odbočka a odbočka Rovieňky patria traťmajstrovi Gustávovi Mihokovi. K údržbe trate sú pridelení aj strážnici (pochôdzkari).

Pri údržbe trate bola predpísaná ročná výmena 7 % celkového množstva položených podvalov. V roku 1959 to predstavovalo výmenu 10 500 podvalov za 472 tisíc Kčs, pritom s výmenou podvalov na Malužinskej odbočke sa už neuvažovalo. Za posledné roky bolo vymenené ročne okolo 8 000 podvalov, čo nezodpovedalo predpísanej 7 % norme.

V roku 1957 bola prevedená generálna oprava (GO) na úseku hlavnej trate v km 15.7 – 16.7. V roku 1958 nebola prevedená žiadna GO, ani finančný plán pre rok 1959 žiadnu GO nepredpokladá, hoci stav niektorých úsekov trate je vážny.

Celková dĺžka trate je 107.156 km, podrobné rozvedenie celkovej dĺžky trate je uvedené v prílohe č. 1 tejto preberacej zápisnice. Dĺžka hlavnej trate aj bočných tratí je označená v km a hm. Trať je v celej dĺžke vyznačená výstražnými kolíkmi a stálou návěstou Pomalý chod. Na niektorých úsekoch trate boli sklonovníky, ich značná časť je rozkradnutá. Podľa NaDP musí byť každý sklon trate označený, preto musia byť sklonovníky na trati doplnené.“

V roku 1959 na lesnej železnici pracovalo 112 ľudí. V doprave ich bolo 38 (z toho 5 rušňovodičov, 5 kuričov rušňov, 10 brzdárov, 1 vodič Gebusu, 1 vodič dreziny), na údržbe trate 42 a v dielnach 32 (z toho 1 skladník, 4 murári, 2 tesári a 3 učni). V roku 1968 stav pracovníkov lesnej železnice klesol na 77.



53., 54. Drezinu Tatra 57 si mohlo na súkromnú jazdu objednať najviac 5 osôb, ale hudobníci pri lesnom závode sa do nej vošli viacerí

Pracovná doba na PLŽ v zimnom období 1959/1960	
Správa strediska	V pondelok až piatok 6.30 – 12.00 a 12.30 – 15.00 hod. V sobotu 6.30 – 12.30 hod.
Vlakové čaty nákl. vlakov	1 hod. pred odchodom vlaku a počas jeho jazdy, aj v nadčase.
Vlaková čata osobných vlakov	V pondelok, utorok a sobotu 1 hod. pred odchodom vlaku a počas jeho jazdy. V stredu náhradné voľno len v rámci možností. Vo štvrtok a piatok 7.00 – 15.00 hod.
Vlaková čata osobného vozňa	V pondelok až piatok 5.30 – 10.30 a 14.30 – 17.30 hod. V sobotu 5.30 – 14.30 hod.
Výpravca	V pondelok a utorok 5.30 – 12.30 a 13.30 – 17.00 hod. V stredu náhradné voľno. Vo štvrtok a piatok 7.30 – 12.00 a 13.00 – 17.00 hod. V sobotu 5.30 – 13.30 hod.
Úradníčka v doprav. kancelárií	V pondelok a utorok 8.00 – 12.00 12.30 – 17.00 hod. V stredu, štvrtok a piatok 5.30 – 12.00 a 12.30 – 14.30 hod. V sobotu 8.00 – 11.30 hod.
Traťmajstri a traťové čaty	V pondelok až piatok 7.00 – 15.00 hod. V sobotu 7.00 – 13.00 hod.
Pracovníci dielni	V pondelok až piatok 7.00 – 15.00 hod. V sobotu 6.00 – 12.00 hod.
Kurič ústredného kúrenia	1 hod., pri veľkých mrazoch 2 hod. pred začatím pracovnej doby v dielňach

Nákladiská PLŽ v roku 1959						
Názov	V km	Koľaj		Sklon v ‰	Číslo výhyb- ky	Tele- fón
		Číslo	Dĺžka v m			
Hlavná trať č. 0 Liptovský Hrádok – Staníkovo						
Kameňolom	12.311	3	55		1	*
Jedlinky	14.298	3	104			*
Úžavy	15.207 – 15.512	2	305	0.0	1, 2	**
Brezová	20.570 – 20.770	2	195		1, 2	*
Koreňová	24.690	3	225	0.0	1	*
Biely Potok	26.037 – 26.308	2	270	7	1, 2	**
Kolesárky	29.390 – 29.698	2	308	8	1, 2	*
Ždiar	38.929 – 39.086	2	156	26	1	*
Lapajovo	40.169 – 40.429	3	260	42	1, 2	*
Staníkovo	41.747 – 41.908	3	161	57	1, 2	***
Malužinská odbočka – trať č. 1						
Boca	7.034	2	198		1	***
Uhliisko	7.149 – 7.537	3	388		1, 2	**
Predné	9.953	3	124		1	*
Hodruša	12.915 – 13.174	3	259	60	1, 2	***
Svarínska odbočka – trať č. 2						
Drogovo	1.989 – 2.149	2	160	26	1	*

Nákladiská PLŽ v roku 1959						
Názov	V km	Koľaj		Sklon v ‰	Číslo výhyb- ky	Tele- fón
		Číslo	Dĺžka v m			
Ipolťická odbočka – trať č. 5						
Plevovo	0.306	2	216	10	1	***
Házička	3.161 – 3.522	3	361	14	1, 2	***
Zrubisková	4.435	3	104	15	1	*
Medvedzia	6.951 – 7.298	2	346	15	1, 2	*
Holičná	9.385 – 9.636	2	251	22	1, 2	*
Ráztoky	11.235 – 11.670	2	435	21	1, 2	***
Snežná	14.042 – 14.351	2	308	51	1, 2	*
Dikulská odbočka – trať č. 6						
Tajch	2.256 – 2.524	2	268	25	1, 2	***
Vápenná	5.042	2	188	57	1	*
Koniec trate	5.311	3	132		1	*
Benkovská odbočka – trať č. 7						
Kvasnicová	3.721 – 3.987	2	265		1, 2	*
Odbočka Rovienky – trať č. 9						
Kantorka	3.546 – 3.724	2	178	23	1, 2	*
Rovienky	4.505 – 4.743	3	243	28	1, 2	***
Široká	6.809 – 6.961	3	152	39	1, 2	*
* Bez telefónu ** Hláska traťového telefónu *** Lesnícky telefón						

Tri nové výhybne postavili v roku 1959. Výstavba výhybne Pod Jedlinky v km 14.3 – 14.4 stála 24 057 Kčs, výhybne Brezová v km 20.650 – 20.800 stála 31 093 Kčs a výhybne Piesková na Ipolitickej odbočke v km 4.820 – 4.970 stála 30 074 Kčs. V tom roku na nákladisku Brezová približovala drevo lanovka poháňaná elektrocentrálou.

Nákladiská na širšej trati PLŽ v roku 1959					
Hlavná trať č. 0 Liptovský Hrádok – Stanikovo					
Názov	V km	Sklon ‰	Názov	V km	Sklon ‰
Svarín, nad most.	11.7	0.0	Kolesárky	29.8	3.0
Populiareň	16.1	6.5	Sosnovo I.	30.6	17.0
Červenica I.	16.8	0.0	Sosnovo II.	31.4	14.0
Červenica II.	17.3	6.8	Sv. Ján	32.9	0.0
Jelenčina	19.4	0.0	Hlboká II.	33.1	10.0
Hlboká I.	19.5	0.0	Pod Opálenô	38.3	25.0
Ništoková	20.6	6.0	Ždiar	39.1	26.2
Suchý Benkov	21.4	0.0	Macová	39.9	30.4
Brezová	21.5	0.0	Lapajovo	41.0	54.7
Kurdelky	22.5	3.0	Lebíkovo	41.1	54.7
Kršiarka	23.3	0.0	Havrania	41.2	54.7
Koreňová	24.6	6.0	Zbojnica	41.4	61.1
Baňa	27.6	17.0	Stanikovo	42.0	34.0
Solanka	28.6	0.0			
Odbočka Nižný Chmelienec – trať č. 3, nákladisko v km 0.3 – 0.5					
Odbočka Vyšný Chmelienec – trať č. 4, nákladisko v km 0.2 – 0.3					
Ipoltická odbočka – trať č. 5					
Dubáreň	1.0	12.2	Vyš Pieskovej	5.0	16.2
Muránik I.	2.1	11.8	Kútová	7.7	19.0
Muránik II.	2.3	14.5	Oselná	8.0	25.0
Krutulová	2.8	17.3	Studená	9.8	38.0
Házička	3.3	14.1	Lacková	10.7	0.0
M. Zrubisková	4.0	9.6	Partizán. bunkre	13.6	51.0
Jároška	4.6	15.4			

Nákladiská na širšej trati PLŽ v roku 1959				
Dikulská odbočka – trať č. 6				
Šiancová	0.2		Baniská	3.2
Zahlinky	0.7		Klinová	3.8
M. a V. Dikula	2.0		V. Javorinka	4.7
Benkovská odbočka – trať č. 7				
Nalezená	2.0		Skalená	3.9
Pálenica	2.4		Pod Salašky	4.5
Pod Tajch	2.8		Studenice	3.9
Kvasnicová	3.0		Martinusová	5.7
Konská	3.4		Kremeniny	6.4
Odbočka Rovienky – trať č. 9				
Váh Rovienky	0.3		Vyše Rovienok	4.8
Za starý kríž	1.1		Črehla	5.1
Červený Kút	3.2		Brunov	6.0
Pred Kantorkou	3.5			

Dĺžka tratí PLŽ v roku 1959			
Trať	Stavebná	Koľajová	Prevádzková
Liptovský Hrádok – Staníkovo	42.020	49.755	41.310
* Malužinská odbočka	13.238	14.208	13.091
Svarínska odbočka	4.076	4.966	4.680
Odbočka Nižný Chmelieneec	0.591	0.591	0.566
Odbočka Vyšný Chmelieneec	0.334	0.334	0.309
Ipoltická odbočka	14.401	16.350	14.222
Dikulská odbočka	5.443	6.032	5.377
Benkovská odbočka	6.547	6.812	6.512
Odbočka Liptovská Teplička	0.451	0.504	0.406
Odbočka Rovienky	7.013	7.581	6.919
Spolu	94.744	107.139	93.392
Pozn.: * Mimo prevádzky			

Očíslovanie tratí Považskej lesnej železnice v roku 1959				
Číslo trate	Druh trate	Názov trate	Dĺžka v km	Odbočuje v km
0	Hlavná	L. Hrádok – Staníkovo	42,020.00	–
1	Vedľajšia	Malužiná	13,283.10	5.451.81
2	Vedľajšia	Svarínka	4,705.50	11.312.50
3	Vedľajšia	Nižný Chmelieneec	0,591.20	15.715.50
4	Vedľajšia	Vyšný Chmelieneec	0,334.40	16.782.50
5	Vedľajšia	Ráztoky	14,401.00	18.541.00
6	Vedľajšia	Dikula	5,443.00	6.056.00
7	Vedľajšia	Benkovo	6,546.80	22.883.25
8	Vedľajšia	L. Teplička	0,450.70	32.483.00
9	Vedľajšia	Rovienky	7,013.00	34.553.00

Výstavba štátnej cesty v roku 1960 zo Šuňavy sa v časti Biely Potok – Liptovská Teplička prevádzala v blízkosti PLŽ, preto bola v tomto úseku znížená rýchlosť na 10 km/hod.

V rokoch 1953 – 1956 mali školopovinné deti zo Svarína triedu pre 1. a 2. ročník priamo v osade v prenajatom rodinnom dome, kde ich učila učiteľka Henklová. Starší žiaci zo Svarína a z Čierneho Váhu do 3. – 8. ročníka dochádzali do školy v Liptovskom Hrádku. V rokoch

1957 – 1959 bola jednotriedka pre 1. – 5. ročník priamo v osade Čierny Váh s učiteľom Samuelom Tekeľom z Liptovskej Porúbky. Od 7. 10. 1959 chodili žiaci 1. – 5. ročníka do školy v Kráľovej Lehote a žiaci 6. – 9. ročníka do školy v Liptovskom Hrádku. Denne ich vozil osobný motorový vozeň M 21 006 lesnej železnice, ktorý odchádzal z Čierneho Váhu o 6.45 hod. Zastavoval na zástavke priamo v obci Kráľova Lehota o 7. 20 hod. v mieste križovania uličnej cesty so železnicou smerom ku Váhu (pri terajšej požiarnej zbrojnici). Do Liptovského Hrádku mal príchod o 7.40 hod. Vodičom motorového vozňa M 21 006 bol Pavel Jančuška, ktorý predával aj cestovné lístky.

O vyťaženosti osobnej dopravy vypovedá zápisnica z kontrolnej cesty inšpektora Podhradského 28. 9. 1959. V pondelňajšom rannom vlaku č. 802 z Liptovskej Tepličky do Liptovského Hrádku bola kontrola cestovných lístkov takmer nemožná pre veľké množstvo cestujúcich v osobnom vozni. Mnohí cestujúci sedeli na plošinkách pre brzdárov a v nákladných vagónoch, čo prevádzkový poriadok zakazoval. Takéto zaťaženie sa vyskytovalo najmä vo vlakoch, ktoré viezli robotníkov na týždňovky a nazad. Kontrola cestovných lístkov bola možná, až keď väčšina cestujúcich vystúpila na Čiernom Váhu.



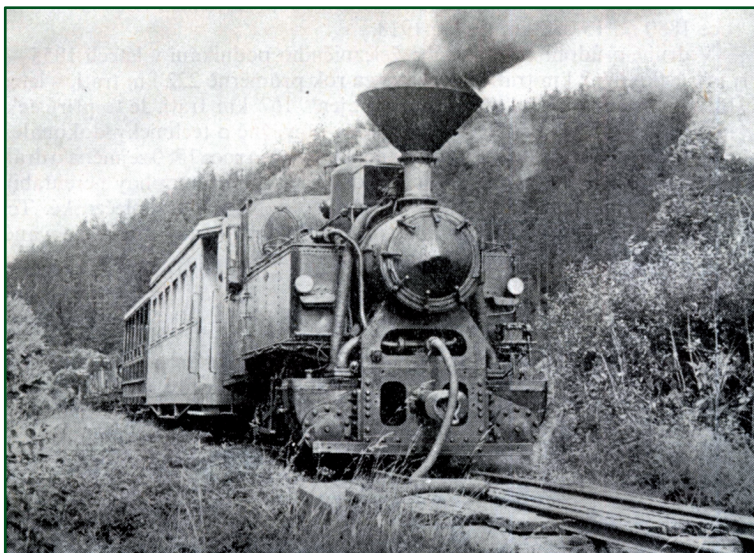
55. Osobný vlak s vozňom Ba/u 7 v stanici Čierny Váh, 1961.

Vlakvedúci Ľudovít Macko

Vlakvedúci Ľudovít Macko



56. Ruch na stanici Liptovská Teplička pred odchodom ranného vlaku



57. Rušeň berie vodu z Dielského potoka na Kráľovou Lehotou



58. Výletný vlak na čele s motorovým rušňom Rába. Na stupienku vlak vedúci Michal Buncko, dolu rušňovodič Jozef Bryndza



59. Nákladný vlak ide dolu svarínskymi lúkami



60. Na druhom závoze nad Kráľovou Lehotou



61. Pred strážnicou na Čiernom Váhu



63. Pred odchodom z výletu. Jedni sú už na plošinovom vozni, niektorí ešte hore na lúke



63. Na stanici Čierny Váh



64. Pred depom v Liptovskom Hrádku



65. Osobný vlak z Liptovskej Tepličky na stanici Benkovo, okolo roku 1965



66. Nákladný vlak na čele s rušňom Kč – 199 (Škoda 2064), okolo roku 1965



Noviny Smer priniesli článok v roku 1961, v ktorom kritizovali neporiadok v osobných vlakoch Považskej lesnej železnice. Pritom osobné vozne poverená osoba v Liptovskom Hrádku vymetala denne a osobné vozne, ktoré stáli v Liptovskej Teplicke od soboty do pondelka rána čistila telefonistka Žofia Znaková. K obsahu článku sa na schôdzi vyjadrili dopravní zamestnanci. Poukázali nato, že sú najmä v čase výplat ohrozovaní opitými lesnými robotníkmi a ak to bude pokračovať ďalej, odmietnu nastúpiť do práce. Jeden zo zamestnancov na schôdzi povedal: „*V sobotu, pondelok a v čase výplat je v osobných vagónoch popod lavice porozhadzovaných plno prázdných fliaš od alkoholu, naplúvané na dlažde a ohorkov cigariet toľko, že ich možno nazbierať do senného koša.*“

Aj keď rekordný počet 1 507 vypravených vlakov na lesnej železnici bol v roku 1964, kedy sa zväžalo kalamitné drevo, prevádzkové výkony už dlhšiu dobu klesali. V prvom desaťročí po 2. svetovej vojne priemerný ročný výkon v odvoze bol 100 – 130 tisíc plnometrov (plm) dreva. V roku 1962 to bolo 95 407 plm, v roku 1968 len 49 903 plm a v rokoch 1969 – 1972 to už bolo priemerne ročne len 29 600 plm. Spôsobil to čoraz väčšie používanie nákladných áut

Séria B			Bež. čís.		
			* 9107		
Kčs 2.-			PARNÁ TRAKCIA		

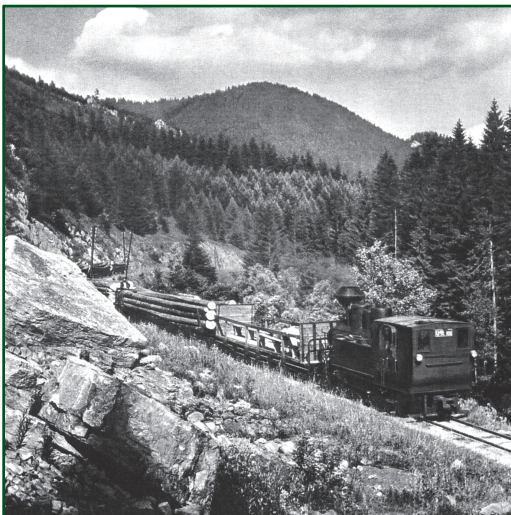
KSL Žilina – Lesný závod Č. Váh

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	16
1	100 %					50 %					17	
2	Cestovný listok lesnej železnice											18
3	Liptovský Hrádok											19
4	Séria B					Kčs 2.-					20	
5	kun	Lipt. Hrádok	Lipt. Teplička		o		21					
6	5	Kráf. Lehota	Kolesárky		3		22					
7	11	Svarín	Biely Potok		7		23					
8	16	Niž. Chmelieneec	Benkovo		10		24					
9	18	Čierny Váh	Čierny Váh		15		25					
10	23	Benkovo	Niž. Chmelieneec		17		26					
11	26	Biely Potok	Svarín		22		27					
12	30	Kolesárky	Kráf. Lehota		28		27					
13	33	Lipt. Teplička	Lipt. Hrádok		33		28					
13	Bežné číslo*					9107					29	
14	PARNÁ TRAKCIA											30
15												31

na zvoz dreva, čo znížilo množstvo dreva prepravovaného lesnou železnicou. Preto začiatkom roka 1968 došlo ku zníženiu počtu dopravných pracovníkov lesnej železnice z 21 na 13. Z 5 rušňovodičov 2 preradili do dielni depa. Zo 4 kuričov prepustili 2 a z 8 brzdárov prepustili 4.

Nákladný vlak mal 5 člennú posádku, ktorá sa skladala z rušňovodiča, kuriča rušňa, vlakvedúceho a 2 brzdárov. V roku 1965 sa školenie dopravných pracovníkov lesnej železnice prevádzalo 1 krát mesačne po 2 hodiny, strážnikov trate a vedúcich čiat údržby trate 4 krát ročne po 2 hodiny. Školenie prevádzali správca Ľudovít Gerek a výpravca Štefan Straka.

Od 1. 7. 1960 bola obec Liptovská Teplička v rámci územnej reorganizácie začlenená do okresu Poprad a od 18. 9. 1961 začal z nej pravidelne premávať autobus do Štrby a Popradu. Už nebolo treba cestovať do úradov a na nákupy do vzdialenejšieho Liptovského Hrádku, či Liptovského Mikuláša.



70. Nad Svarínom, 1955

Cestovný poriadok osobných vlakov PLŽ v roku 1966						
Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička						
V letnej sezóne od 1. mája do 30. septembra						
Vlak			Stanica	Vlak		
Po	Pi	So		Po	Pi	So
3.00	15.50	12.20	Liptovský Hrádok	7.40	20.25	17.48
3.15	16.12	12.36	Kráľova Lehota	7.25	20.10	17.35
4.14	17.11	13.39	Čierny Váh	6.39	19.20	16.47
5.00	18.08	14.36	Liptovská Teplička	5.45	18.25	15.35

V zimnej sezóne len v pondelok a v sobotu. V pondelok z L. Hrádku o 5.30 hod. s príchodom do L. Tepličky o 7.42 hod., späť z L. Tepličky o 8.15 hod. s príchodom do L. Hrádku o 10.28 hod. V sobotu ako v letnej sezóne.

V úseku L. Hrádok – Ipoltická odbočka, horáreň Ráztoka v letnej sezóne v pondelok z L. Hrádku o 5.45 hod., v piatok a v sobotu o 8.00 hod. Naspäť idú vlaky po naložení dreva ako zmiešané bez presného času odchodu.

K nákladným vlakom sa môže pripnúť osobný vozeň (uzavretý alebo plošinový s lavičkami), ak je aspoň 10 cestujúcich, alebo 5 cestujúcich a 5 športových člnov. Požiadavku na osobný vozeň stačí nahlásiť v dopravnej kancelárii hodinu pred odchodom vlaku.

Na požiadanie sa vypraví aj mimoriadny vlak s odchodom podľa dohody a to aj v nedeľu. Podmienkou je 50 cestujúcich do zástavky V. Brunov alebo Ždiar, pri menšom počte osôb alebo na kratšiu vzdialenosť treba uhradiť 700 Kčs. Mimoriadny vlak stačí objednať deň vopred u správcu LŽ alebo u výpravcu.

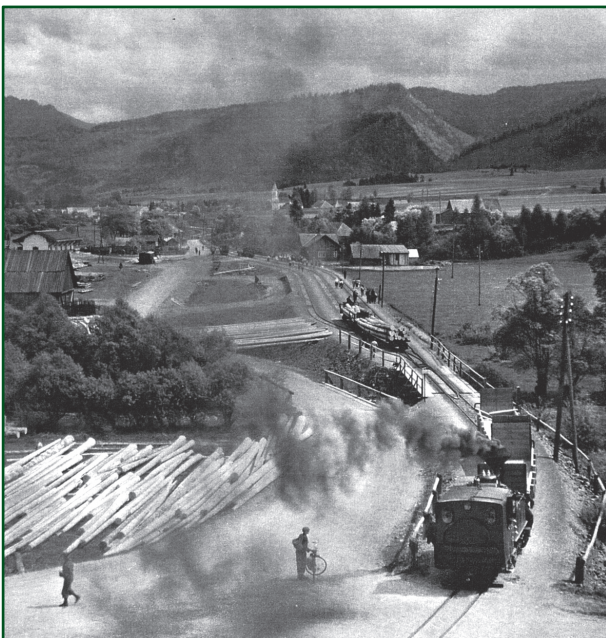
Cestovné z L. Hrádku na Č. Váh 3 Kčs, do L. Tepličky 5,60 Kčs, do V. Brunova alebo Ždiaru 7 Kčs. Pre deti zľava 50 %. Zľava 30 % v normálnom vlaku pri počte 30 osôb, v mimoriadnom vlaku pri počte 150 osôb ak cestujú do zástavky V. Brunov alebo Ždiar.

Informácie cez telefónnu ústredňu L. Hrádok, telefón 2, klapka 26 (správca) alebo klapka 37 (výpravca).

Osobný vlak z Liptovského Hrádku do Liptovskej Tepličky premával naďalej. Používať ho začalo čoraz viac turistov, výletníkov a milovníkov prírody. Profesor ružomerského gymnázia a autor viacerých knižných vydaní turistických sprievodcov Zdenko Hochmuth popísal zážitok z cestovania čiernovážskou železničkou v časopise Krásy Slovenska v roku 1966 takto: „*Vlák-čik zastane pri drevenej horárni, rušík s tromi vagónikmi kamsi odfučí a vy si zatiaľ sedíte na zakvitnutej lúke. Nikde sa neponáhľate, ani vláčik sa neponáhľa, 40 kilometrov mu trvá temer 3 hodiny, veziete sa, zase stojíte, dýchate božský vzduch. Vláčik už nie je technickou vymoženostou, ale dokonalou súčasťou prírody, patrí k nej ako tie lesy a voda v rieke*“. Správa lesnej železnice vychádzala turistom a výletníkom v ústrety a pružne podľa požiadaviek pripájala k vlakom osobné vozne a zriaďovala mimoriadne výletné vlaky.

V júni 1968 bol zavedený 5 dňový pracovný týždeň, v sobotu sa už nepracovalo. To všetko malo vplyv na zmenu cestovného poriadku osobnej dopravy na lesnej železnici. V roku 1968 premával osobný motorový vozeň M 21006 trikrát denne v úseku Liptovský Hrádok – Čierny Váh ako vlak č. M1, M3 a M5, späť ako vlak č. M2, M4 a M6. V úseku Liptovský Hrádok – odbočka stanica Liptovská Teplička jazdil v pondelok vlak č. 801, späť vlak č. 802, v piatok vlak č. 805, späť vlak č. 806. V pondelok ráno bývalo na stanici na Čiernom Váhu živo. V ten deň k rannému vlaku č. 802 z Liptovskej Tepličky bol na Čiernom Váhu prípojný osobný vlak č. M2 do Liptovského Hrádku, vlak č. 603 na Dikulu a vlak č. 505 na Ráztoku. Na prípojné vlaky idúce na Dikulu a Ráztoku mohli prestúpiť aj cestujúci, ktorí prišli ranným vlakom č. M1 z Liptovského Hrádku.

Motorový osobný vozeň M 21 006 jazdil v rokoch 1959 – 1968 len po hlavnej trati v úseku Liptovský Hrádok – Čierny Váh. Ďalej po hlavnej trati smerom na Liptovskú Tepličku a do vedľajších traťových odbočiek nemal vjazd povolený, lebo nebol prispôbený na jazdu po oblúkoch trate o polomere 60 m a menších. Z úsporných dôvodov chceli parný osobný vlak jazdiaci na Liptovský Tepličku nahradiť motorovým osobným vozňom. Preto 21. 6. 1968 uskutočnili vozňom M 21 006 skúšobnú jazdu do Liptovskej Tepličky. Pri nej zistili, že treba upraviť oblúky v km 21.450, 21.650, 21.700, 21.720, 21.980, 22.180, 22.020, 22.100 a 23.800 a posunúť rampu v Benkove. Rušňovodičom na motorovom vozni M 21 006 bol Pavel Jančuška. Bol to jediný osobný vozeň na lesných železniciach na Slovensku, ktorý bo vybavený záchodom (WC).



71. Stanica Kráľova Lehota, 1955

Koncom roka 1968 pravidelnú osobnú dopravu na Považskej lesnej železnici zrušili, naďalej však na nej premávali výletné vlaky, ktorých bolo priemerne 30 ročne. Nákladná doprava sa vykonávala čoraz menej. Dňa 3. 3. 1970 sa na sklade Kvasnicová zrazil rušeň s vagónom a rozbil ho.

Cestovný poriadok osobných vlakov PLŽ v roku 1968						
Liptovský Hrádok – Čierny Váh (v pracovných dňoch denne)						
Vlak			Stanica	Vlak		
č. M1	č. M3	č. M5		č. M2	č. M4	č. M6
5.45	12.00	15.00	Liptovský Hrádok	7.40	13.55	16.55
5.49	12.04	15.04	Liptovská Porúbka	7.37	13.52	16.52
6.01	12.16	15.16	Kráľova Lehota – stanica	7.25	13.40	16.40
6.05	12.20	15.20	Kráľova Lehota – zást.	7.21	13.36	16.36
6.18	12.33	15.33	Svarín	7.08	13.23	16.23
6.31	12.46	15.46	Nižný Chmelieneec	6.55	13.10	16.10
6.35	12.50	15.50	Vyšný Chmelieneec	6.51	13.06	16.06
6.41	12.56	15.56	Čierny Váh	6.45	13.00	16.00
Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička						
Vlak		Stanica	Vlak			
č. 801	č. 805		č. 802	č. 806		
Pondelok	Utorok		Pondelok	Utorok		
3.15	15.50	Liptovský Hrádok	L.H. č. M2 Díkula č. 603 Ráztočka č. 505	20.37		
3.30	16.05	Kráľova Lehota		20.23		
3.49	16.24	Svarín		19.59		
4.03	16.38	Nižný Chmelieneec		19.46		
4.08	16.44	Vyšný Chmelieneec		19.40		
4.15	16.50	Čierny Váh		19.33		
4.30	17.10		6.38	19.12		
4.43	17.23	Benkovo	6.26	19.00		
4.58	17.38	Biely Potok	6.11	18.45		
5.14	17.54	Kolesárky	5.55	18.30		
5.23	18.03	Liptovská Teplička	5.45	18.20		



71 a. Cestovanie na plošinovom vozni

Za takmer 60 ročnej prevádzky bola Považská lesná železnica spoľahlivým dopravným prostriedkom na zvoz dreva aj na prepravu osôb. Zamestnanci boli s ňou zžití, takmer každý dopravný prostriedok mal svoje pomenovanie. Parné rušne mali pomenovanie *Malá Maďarka* (U 45 902), *Cifra* (U 45 903), *Kopíl* (U 45 904), *Barbora* (U 45 905), *Veľká Maďarka* (U 46 902) a *Sulika* (Škoda 2064, tiež KČ 4 – 199). Traťmajstrovská drezina bola *Frajtko* a prvý osobný vozeň *Klasa*. Aj obyvatelia okolitých obcí a osád si lesnú železnicu obľúbili. Vlaky dôverne nazývali *mašinka* a trať *štriečka*. Pre výletníkov a obdivovateľov prírody bolo cestovanie touto lesnou železnicou ojazstým pôžitkom.

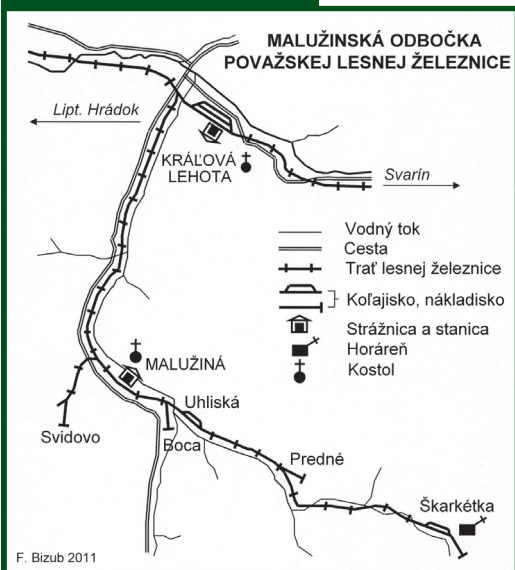
Podnikové riaditeľstvo Štátnych lesov v Žiline dňom 31. 12. 1972 prevádzku na celej Považskej lesnej železnici zastavilo a jej dopravu nahradilo nákladnými autami a autobusmi.

Trvanie prevádzky na jednotlivých úsekoch PLŽ		
Úsek	Začiatok	Ukončenie
Liptovský Hrádok km 0.00 – Čierny Váh, Brezová km 20.8	3. 11. 1916	31. 12. 1972
Svarínska odbočka Svarín km 0.00 – Drogovo km 2.0	3. 11. 1916	1965
Svarínska odbočka Drogovo km 2.0 – Tajch km 3.6	1918	1965
Odbočka Nižný Chmelieneec dlhá 0.8 km	1918	31. 12. 1972
Čierny Váh, Brezová km 20.8 – Lipt. Teplička, Kolesárky km 29.6	1921	31. 12. 1972
Lipt. Teplička, Kolesárky km 29.6 – Lipt. Teplička km 33.6	25. 11. 1921	31. 12. 1972
Liptovská Teplička km 33.6 – Liptovská Teplička, Výpad km 36,1	1925	31. 12. 1972
Benkovská odbočka km 0.00 – Kvasnicová km 4.0	4. 7. 1923	1970
Ipoltická odbočka Čierny Váh km 0.00 – Medvedzia km 6.3	Okt. 1925	22. 11. 1972
Ipoltická odbočka Medvedzia km 6.3 – Ráztoka km 12.2	19. 5. 1927	22. 11. 1972
Dikulská odbočka Pred Dikulou km 0.00 – km 3.7	1928	22. 11. 1972
Dikulská odbočka km 3.7 – Vápenná km 5.4	3. 10. 1934	22. 11. 1972
Odbočka Vyšný Chmelieneec dlhá 0.33 km	Jún 1930	31. 12. 1972
Benkovská odbočka Kvasnicová km 4.0 – Kremeniny km 6.5	1930	1970
Malužinská odbočka Kráľova Lehota km 0.00 – Malužiná km 7.0	Jún 1930	1959
Malužinská odbočka Malužiná km 7.0 – Predné km 10.1	Sept. 1930	1959
Ipoltická odbočka Ráztoka km 12.2 – Snežná km 14.4	19. 10. 1933	22. 11. 1972
Svidovská odbočka Malužiná km 0.00 – Svidovo km 1.5	13. 9. 1934	1959
Malužinská odbočka Predné km 10.1 – Škarkétka km 13.2	1934	1959
Svarínska odbočka Tajch km 3.6 – Panská Voda km 4.7	1935	1965
Liptovská Teplička, Výpad km 36.1 – Ždiar km 40.3	1934	31. 12. 1972
Liptovská Teplička, Ždiar km 40.3 – Staníkovo km 42.0	1936	31. 12. 1972
Odbočka Liptovská Teplička, Výpad km 0.00 – Zátuřeň km 7.0	1940	31. 12. 1972
Odbočka stanica Liptovská Teplička dlhá 0.45 km	1921	31. 12. 1972

MALUŽINSKÁ ODBOČKA

Trať lesnej železnice z Kráľovej Lehoty do Malužinskej doliny začali stavať v roku 1929. Začínala poníže Kráľovej Lehoty v km 5.451 hlavnej trate odbočkou cez pravostrannú výhybku. Viedla popri kráľovlehotskej drevárskej továrni, potom hore dolinou medzi potokom Bocianka a štátnou cestou. V roku 1929 vymeriavali aj trasu novej štátnej cesty z Kráľovej Lehoty do Brezna, na ktorú Technická kancelária Hradecký & Rosenberg Brno vypracovala pre Župný úrad v Liptovskom Svätom Mikulášii projekt. Preto sa trasa lesnej železnice musela posunúť viac ku brehom potoka Bocianka.

Povolenie na stavbu lesnej železnice Kráľovej Lehota – Malužiná bolo vydané po verejnoprávnej pochôdzke konanej 4. a 5. 9. 1929. V celom úseku viedla trať v súbehu s potokom Bocianka, po jeho ľavej strane. Súkromné senníky, ktoré boli bližšie ako 30 m od trate, na náklady stavby trate preložili z protipožiarnych dôvodov ďalej. Pri odstreľovaní kameňa pri stavbe trate bola poškodená eternitová strecha domu č. 15 v Malužinej. Majiteľovi Petrovi Trégerovi ju v roku 1932 vymenili z účtu na udržiavanie trate. Do leta 1930 postavili trať po sútoku potoka Malužianka s potokom Bocianka na vyšnom konci Malužinej. V obci Malužiná, v mieste terajšieho rodinného domu Jozefa Točeka, bola počas 73 m dlhá ľavostranná nakladacia koľaj č. 3 pre vodnú pílú firmy Moritz Kürz. Na konci postaveného úseku v km 7.034 odbočovala vpravo 198 m dlhá koľaj č. 2, označená ako výhybňa Boca.



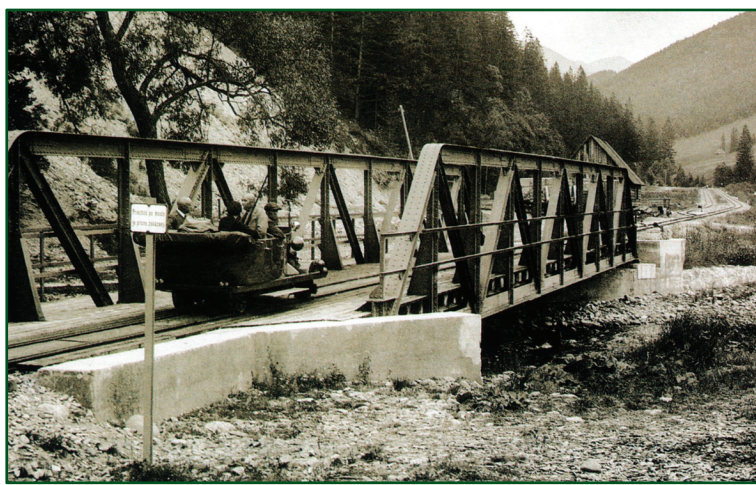
Na trati boli osadené výstražné tabuľky s textom: „*Priechod a chodenie po telese trati PLD je úradne zakázané. Priestupníci budú policajnou vrchnosťou trestaní*“. Povolenie na prevádzku v úseku Kráľova Lehota km 0.00 – Malužiná km 7.034 vydalo v roku 1930 Ministerstvo železníc v Prahe výnosom č. 48.488/30. Keď sa prvý parný rušeň objavil v Malužinej, všetci miestni chlapci s nadšením utekali za ním. Snáď prvým vlakom, ktorý bol na Malužinú vypravený, odviezli na lesnícky cintorín na Čiernom Váhu rakvu správcu Lesnej správy Malužiná lesného radcu Ing. Jána Šimánka, ktorý zomrel 4. 7. 1930 vo veku 47 rokov a pohreb mal 7. 7. 1930.

V polovici augusta 1930 sa začalo pracovať na stavbe kovového železničného mosta ponad Bocianku v km 7.070. Základy mosta nevybetónovali, ale osadili žulové kvádre, ktoré dodala firma Kamenné lomy H. Kulka a spol. Frývaldov. Hneď powyše mosta, v km 7.149 – 7.537 postavili nákladisko Uhliská s jednou ľavostrannou vedľajšou koľajou č. 3 dĺhou 388 m. Do jesene 1930 vybudovali trať po ústie potoka Hodruša do potoka Malužianka pri horárni Predné a dĺžka trate dosiahla 10,150 km. V celom úseku od Malužinej po Predné viedla trať v súbehu s potokom Malužianka, po jeho ľavej strane. Nákladisko na širšej trati bez vedľajšej koľaje bolo na Doštiankach. V roku 1934 postavili pred Predným v km 9.955 ľavostrannú vedľajšiu koľaj č. 3 dlhú 123,36 m.



73. Zástavka Malužiná, 1934

Z údolia potoka Hodruša vozili drevo po lesnej ceste vedúcej úzkym, k západu sa skláňajúcim málo slnečným údolím. Veľké množstvo snehu v zime znemožňovalo dopravu dreva konskými povozmi. Aj v ostatných ročných obdobiach boli vysoké náklady na prepravu dreva povozmi po lesnej ceste, ktorá bola v dezolátnom stave. Preto sa pokračovalo so stavbou lesnej železnice údolím Hodruše.



74. Drezina Tatra 15a cez most ponad Bocianku vchádza na nákladisko Uhliská, 1931

Trasa v údolí potoka Hodruša km 10.150 – 13.238 o dĺžke 3 098 m bola úplne vytýčená 19. 4. 1932. Údolie je krivolaké, preto z celkovej dĺžky traťového úseku tvorili oblúky 911,8 m, čiže 29,4 %. Minimálny polomer oblúku bol 60 m. Na začiatku a konci oblúkov boli vložené priečnice o dĺžke 20 m. Začiatok úseku na Prednom mal nadmorskú výšku 823 m a koniec úseku na Škarkétke 975 m, čo predstavovalo výškový rozdiel 152 m. Priemerné stúpanie celého úseku bolo 27,3 ‰, najväčšie stúpanie 60,1 ‰ bolo v hornej časti trate na dĺžke 1 118 m. Preto sa na hodrušskom úseku trate akýkoľvek pohyb s vagónmi mohol robiť len rušnom.



75. Vymeriavanie telesa lesnej železnice hore Malužinskou dolinou

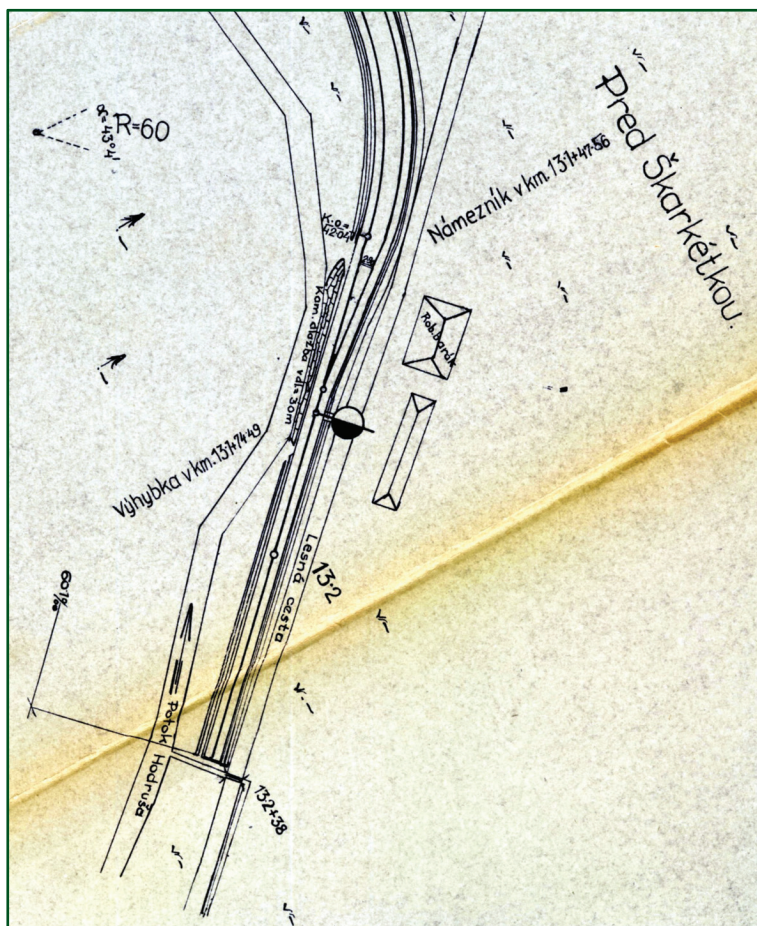
Trasovanie odbočky lesnej železnice z Predného hore údolím potoka Malužianka až ku kóte 976 (Malužinský tajch), odtiaľ lanovou dráhou cez hrebeň Nízkych Tatier do stanice ČSD Polomka, previedol od 10. 7. do 10. 8. 1932 vojenský Železničný pluk. Projekt sa nerealizoval.

Lesná železnica v údolí potoka Hodruša križovala bočné prítoky cez 14 malých mostíkov a priepustov a potok Hodruša cez 4 väčšie mosty. Tieto štyri väčšie mosty mali betónové piliere a kovové nosné konštrukcie. Mosty v km 10.8 (12,1 m dlhý), km 10.9 (10,9 m dlhý) a km 11.9 (10 m dlhý) dodali Vítkovické železiarne. Na most v km 12.3 (14,6 m dlhý) použili nosnú konštrukciu mosta, ktorý bol zrušený nad plavebným kanálom v Liptovskom Hrádku. Potok Hodruša zregulovali na šírku 4,5 m a jeho boky spevnili kamením. Lesnú cestu v tomto úseku železnica križovala 8 krát cez prejazdy široké 4,5 m spevnené štrkom do vzdialenosti 6 m od osi koľaje. Prejazdy boli opatrené pridrznými koľajnicami, šírka žliabku medzi koľajnicami bola 40 mm. Na oboch stranách prejazdov boli na drevených stĺpoch tabuľky s textom: „Pozor vlak“.

Na stavbu hodrušského úseku lesnej železnice použili staršie koľajnice typu 81/13.75 kg/m dlhé 9 m. Podvaly boli dubové 150 x 12 – 14 cm. Maximálna vzdialenosť medzi osami podvalov bola 72 cm. Koľajnicu k podvalu pripevňovali 3 koľajniakmi (kovovými klinmi), ktoré boli do podvalu zatĺčené dva z vnútornej strany koľajnice a jeden z jej vonkajšej strany. Spojky koľajnic boli zvnútra ploché, zvonku uhlové. Štrkové lôžko malo hrúbku 22 cm.

Pri horárni Škarkétka v km 12.915 – 13.174 vybudovali nákladisko Hodruša s jednou ľavostrannou vedľajšou koľajou č. 3. Užitočná dĺžka vedľajšej koľaje bola 200,3 m. Šírka medzi osami koľají bola 3,6 m a tento priestor upravili štrkom. Nákladisko bolo situované vo výkope, čo uľahčovalo náklad dreva na vagóny. Koniec trate bol 64 m vyššie konca nákladiska, kde bol v km 13.238 ukončený náraziskom (šturcom).

Keďže PLD nemala vlastný sklad, ktorý by vyhovoval podmienkam skladovania dynamitu potrebného pri výstavbe malužinskej odbočky trate, mali ho uložený v dynamitke kameňolomu firmy Hynek & Mužík vo Svidove.



76. Plán nákladiska Hodruša, 1934

Trat' z Kráľovej Lehoty do Malužinskej doliny po horárň Škarkétka mala dĺžku 13.238 km, s odbočkami 15.144 km. Dokončili ju v roku 1934. Jej stavba stála 3 milióny korún. Tvrdé pracovné podmienky v ťažkom horskom teréne a nízke mzdy viedli k nespokojnosti robotníkov, ktoré vyústili 29. 4. 1934 do štrajku. Protokol o správnej pochôdzke a technicko-polícajnej pochôdzke (kolaudácii) lesnej železnice v údolí Hodruša v roku 1934 vydalo Ministerstvo železníc v Prahe pod č. 32.144-IV/1-34 a Krajský úrad v Bratislave pod č. 237.432/12/34.

Obmedzenú verejnú osobnú dopravu cestujúcich a tovaru na trati Kráľova Lehota – Malužiná – Škarkétka povolilo Ministerstvo železníc v Prahe v roku 1934. Využívali ju najmä turisti a výletníci. Napríklad 26. 12. 1935 išiel mimoriadny vlak z Kráľovej Lehoty do Malužinej, ktorý viezol 74 ľudí Kresťanského akademického združenia YMCA Praha na študentskú konferenciu na Vyšnej Boci. V ten deň pražský rýchlik mimoriadne zastavil v Kráľovej Lehotě o 5.45 hod. Na chatu – penzión Dr. Jána Gašperika v doline Michalovo medzi Kráľovou Lehotou a Malužinou

prichádzali hostia na dovolenku lesnou železnicou, vtedy im „mašinka“ mimoriadne zastavila v km 3.6.

Úzkokoľajka viezla 12. 7. 1936 z Liptovského Hrádku vyše 300 účastníkov výletu VIII. Včelárskej župy Ružomberskej do doliny Michalovo, ktorá je na pol ceste medzi Kráľovou Lehotou a Malužinou, na chatu Dr. Jána Gašperika, odtiaľ na nákladisko Pod Jedlinky nad Svarínom, kde mal včelín Ján Kabzan, potom do odbočky Nižný Chmelienec na včelín liptovskohrádockého Výskumného ústavu včelárskeho. Nakoniec sa mašinkou viezli do osady Čierny Váh na guláš a popoludní späť do Liptovského Hrádku. Pre veľký počet účastníkov narýchlo vybavili otvorené plošinové vozne zábradliami a lavicami. Účastníkov priberali a potom vykladali aj mimo staníc a zástaviek.

Počas vianočných a novoročných sviatkov v zime 1936/1937 bola zavedená pravidelná osobná železničná doprava z Liptovského Hrádku až po horáreň Škarkétka na nákladisko Hodruša v Malužinskej doline, odtiaľ išli návštevníci na chatu Klubu československých turistov (KČST) pod Veľkým bokom na saniach, alebo peši. Túto osobnú dopravu na Škarkétku zariadil Ing. Tibor Blatný, zástupca riaditeľa Riaditeľstva štátnych lesov a statkov v Liptovskom Hrádku. Ing. Blatný bol predsedom Župy podtatranskej KČST, v lete 1936 zabezpečoval dovoz materiálu lesnou železnicou na nákladisko Hodruša pri horárni Škarkétka a odtiaľ konskými povozmi na stavbu chaty pod Veľkým bokom a robil na stavbe chaty stavebný dozor.

Klub slovenských turistov a lyžiarov (KSTL), odbor Baňa Batizovce (teraz Svit) usporiadal pre 30 svojich členov výlet na chatu pod Veľkým bokom. V sobotu 12. 4. 1941 im PLŽ pristavila o 14.30 hod. na stanici v Kráľovej Lehote osobný vlak, ktorý ich odviezol na koniec trate v Malužinskej doline – Hodruši pri horárni Škarkétka. Odtiaľ išli na chatu pešo. Späť ich vlak PLŽ odviezol vo štvrtok 17. 4. 1941 s odchodom od horárne Škarkétka o 17. hod. Keďže sa na PLŽ v sobotu doprava nevykonávala a rušeň bolo treba znova vykúriť, účtovali turistom za dopravu paušálnu sumu 465 Ks, ktorá zohľadňovala všetky výdaje.

V jeseni 1937 začali stavať v Malužinej v km 6.550 murovanú železničnú stanicu. Pre nepriaznivé počasie ju dokončili až na jar 1938. Stanica pozostávala z bytu pre strážnika trate a drevenej prístavby čakárne pre cestujúcich. Strážnika Malužinskej odbočky lesnej železnice v rokoch 1932 – 1941 robil niekdajší dozorca na stavbe nových úsekov trate Angello Collavini (na Malužinskej sa oženil a požiadal o udelenie domovského práva), po ňom v rokoch 1941 – 1953 Ján Flosník a v rokoch 1953 – 1959 Július Neuwirth.

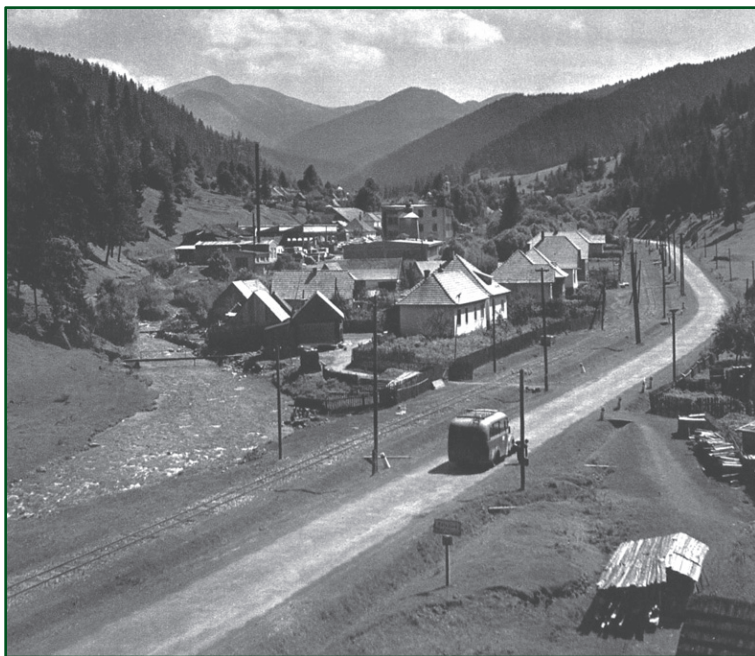


77. Výletný vlak so včelármi schádza dolu Malužinskou odbočkou do Kráľovej Lehoty, 12. 7. 1936



78. Strážnica a stanica na Malužinej z roku 1938. Vlavo nízka čakáreň. Foto 2009

Lesná správa Malužiná začiatkom roka 1947 vzniesla na správu lesnej železnice požiadavku: „... aby od 24. 2. 1947 chodila mašinka na Malužinú dva razy do týždňa, lebo máme skládky plné dreva“. Toto drevo začali lesnou železnicou zväžat v utorok a piatok. V roku 1950 vozili nákladné vlaky drevo z Malužinskej odbočky 84 dní, spolu ho odviezli 23 639,2 m³. Najviac, až 22 dní, ho vozili v marci, kedy odviezli 22 800,8 m³ dreva. V marci až máji 1951 nakladali drevo na vagóny aj v Michalove v km 3.6. V marci až novembri 1951 odviezli z nákladiska Hodruša 1 220 m³ dreva, z toho najviac v septembri 593 m³ dreva. V záznamoch z roku 1952 sa už odvoz dreva z Hodruše nevyskytuje, len z nákladísk na Prednom, Doštiankách a Uhliskách, z ktorých odviezli na 848 vagónoch 16 955 m³ dreva.



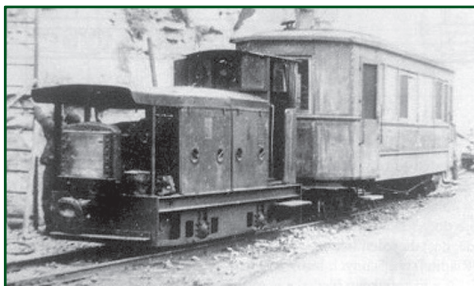
79. Trať lesnej železnice cez Malužinú, 1958

Lesná železnica Malužinskej odbočky viedla len do doliny Hodruša a do ďalších dvoch veľkých dolín, Malužinskej a Chorupnianskej nie. V polovici 20. storočia sa začali v lesnom hospodárstve namiesto konských povozov používať nákladné autá. Keď už raz naložili drevo v týchto dolinách na nákladné autá, bolo neekonomické ho prekladať na lesnú železnicu. Autá ho viezli síce o 15 km ďalej, ale rovno na pílu v Liptovskom Hrádku. To sa prejavilo na preprave dreva po lesnej železnici. V roku 1957 sa snažili nájsť pre Malužinskú odbočku náhradnú prepravu. V Kráľovej Lehote plánovali postaviť rampu. Z nej sa mal štrk dovážaný vagónikmi PLŽ z kameňolomu vo Svidove presýpať do vagónov ČSD. Ročná kapacita štrku bola stanovená na 60 tisíc ton, denne sa malo prepraviť 150 – 160 ton, v lete aj viac. Slovenské bazaltové kameňolomy n. p. Lučenec, pod ktoré svidovský kameňolom vtedy spadali, mienili prepravovať štrk v preklápacích vagónikoch. Denne sa mal vlak v úseku Svidovo – Kráľova Lehota obrátiť 2 – 3 krát a odvieť spolu 60 vagónikov. PLŽ na tento účel rušne mala, vagóniky bolo treba zabezpečiť. PLŽ to uvítala, lebo: *„Úsek trate Kráľova Lehota – Malužiná stojí nevyužitý bez prevádzky,*

náklady na udržiavanie sú a takto je predpoklad využitia tohto úseku”. Ak by sa prevoz štrku po PLŽ bol zaviedol, chceli uzavrieť zmluvu na prepravu tovaru aj s maluzinskou továrňou na obrazové rámy a lišty, čím by sa kapacita lesnej železnice ešte lepšie využila. Toto sa malo realizovať v roku 1959.

Na Malužinskej odbočke nebol od roku 1955 vymenený ani jeden podval. Pri výmene správcu lesnej železnice Jána Buštora za Ľudovíta Gereka dňa 31. 3. 1959 komisia stav Malužinskej odbočky posúdila takto: „Od km 0.00 po km 7.40 je síce v zošlom stave, ale po výmene asi 1/4 podvalov môže byť v prevádzkyschopnom stave. Vo výhybni Boca chýbajú tri polia, t. j. 27 bm kolaje. Podvaly v tejto výhybni sú pohnuté. Vo výhybni Uhlisko km 7.4 – 7.5 sú zničené tri polia odstavnej kolaje spúšťaným drevom. V km 9.6 – 10.6 je trať rozbitá a časť rozkradnutá. Dve polia sú demontované. V km 10.6 – 10.7 sú kolajnice ohnuté a štrkové lôžko rozbité. V km 11.2 – 11.3 je trať značne poškodená spúšťaným drevom. V km 11.3 – 11.4 je trať prerušená postavenou nakladacou rampou a nad rampou je jedno pole odmontované. V km 11.3 – 11.4 sa trať ani traťové teleso nenachodí. Časť materiálu je rozhádzaná, kolajivo je v potoku. V km 11.4 – 11.5 sú kolajnice pozohýbané a zničené. V km 11.5 – 11.6 trate nie je. V km 11.6 – 11.7 je trať z väčšej časti zničená. V km 11.8 – 11.9 sú kolajnice zlámané a trať zdemolovaná. Celkový stav trate od km 9.6 po km 13.2 je taký, že v prípade obnovenia prevádzky by musela byť vymenená 1/3 podvalov. Preberajúci žiada uviesť do tejto zápisnice všetky okolnosti, pre ktoré bolo v rokoch 1956 – 1958 upustené od údržby tejto trate. Ďalej žiada uviesť, čo bolo podniknuté voči fyzickým a právnickým osobám, ktoré majú podiel na zničení trate vo vymenovaných úsekoch. Vyjadrenie odovzdávajúceho: Trať sa neudržiavala preto, lebo financie a stav pracovných síl nedovoľoval prevádzať opravy na tých úsekoch, kde sa neprepravuje. O stave trate som osobne ústne hlásil na Lesný závod Liptovský Hrádok. Tieto napomenutia ostali bez povšimnutia. Krádež kolajnic na výhybni Boca bola nahlásená SNB (Zboru národnej bezpečnosti) ... Preberajúci žiada, aby vedenie lesného závodu urýchlene jednalo s KSL v Žiline a rozhodlo, čo robí s Malužinskou odbočkou.“

Plány na oživenie Malužinskej odbočky lesnej železnice prevozom štrku zo Svidova do Kráľovej Lehoty sa však neuskutočnili. Namiesto rampy pre vagóniky lesnej železnice postavili na stanici ČSD v Kráľovej Lehotě veľkú presýpaciú rampu pre nákladné autá a nimi začali prepravovať štrk zo svidovského kameňolomu. Preto v roku 1959 prevádzku na traťovom úseku lesnej železnice Kráľova Lehota – Malužiná – Škarkétka a jej Svidovskú odbočku zastavili.



80. Pracovný vlak na čele s Gebusom Ferrovia G40

Trať rozobrali v rokoch 1960 – 1961. Postupovali zhora od konca trate až po Kráľovu Lehotu. Demontážne práce robili vlastnými traťovými robotníkmi, ktorým vypomáhali robotníci z depa. Na demontáži sa podieľali aj brigádnici, ktorí v roku 1960 v auguste odpracovali 330 hodín a v októbri 150 hodín. V úseku Škarkétka – Predné, kde už nebola súvislá železničná trať, zvažali materiál nákladným autom. Od Predného poodvážal kolajnice, výhybky a zachované podvaly pracovný vlak ťahaný Gebusom Ferrovia G40. Gebusom preto, lebo bol ľahký a mohol sa pohybovať aj po schátratej trati. Kolajový materiál po zrušení trate vložili do hlavnej trate v km 23.0 Benkovo – km 33.4 Liptovská Teplička. Kovový železničný most, ktorý preklenoval potok Bocianka v 7,0, odviezli do šrotu okolo roku 1995.

SVIDOVSKÁ ODBOČKA

Poniže Malužinej postavili v roku 1934 úvratovú odbočku pre súkromnú neverejnú železničnú vlečku do kameňolomu v doline Svidovo. Stavbu vlečky financovala firma František Vančura a Hynek Mužík – Kameňolomy a obchod s drevom Liptovský Hrádok, ktorá mala kameňolom v prenájme od majiteľa pozemku, Spolku bývalých urbarialistov v Hybiach.

Verejnoprávna pochôdzka Svidovskej odbočky, na základe ktorej bolo vydané stavebné povolenie, sa uskutočnila 13. 9. 1934. Trať odbočovala v km 5.2672 Malužinskej odbočky lesnej železnice. Odbočka mala dĺžku 1.584 km. Najmenší oblúk kolaj bol 50 m, najväčšie stúpanie v poslednom 432 m dlhom úseku bolo 45 ‰. Viedla pozdĺž potoka Svidovo, po jeho pravej strane. V kameňolome sa v km 1.452 – 1.480 po ľavej strane nachádzala nakladacia rampa. Na odbočke platili tie isté predpisy, ktoré boli vydané v roku 1929 pre úsek lesnej železnice Kráľova Lehota – Malužiná.

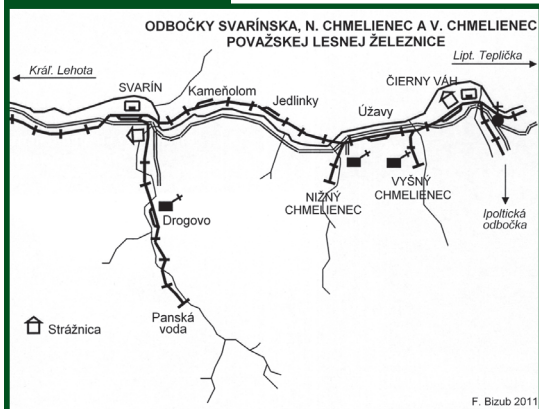
Za prepravu štrku z kameňolomu vo Svidove do Liptovského Hrádku, kde sa prekladal na vagóny ČSD, účtovala v roku 1934 lesná železnica 0,50 Kč za 1 m³/km. Množstvo prepraveného štrku bolo rôzne, napr. v marci 1936 zaplatila firma Vančura & Mužík za dopravu 579,55 m³ štrku na 77 vagónoch zo Svidova do Liptovského Hrádku 4 868,05 Kč. V roku 1936 zakúpila PLD na dopravu štrku zo Svidova 5 vagónov.

Firma Hynek & Mužík mala na svojej súkromnej svidovskej odbočke vlastný lokomobil, ktorým robila posun vagónov v kameňolome až po trať PLŽ v Malužinej. V roku 1941 ho dala opraviť do depa PLŽ v Liptovskom Hrádku, za čo jej bolo účtované 4 965,50 Ks (Ks = Koruna slovenská).

SVARÍNSKA ODBOČKA

Na jar 1914 začali stavať bočnú úzkokolajnú trať zo Svarína do Svarínskej doliny po Drogovo. Náklady na túto prvú časť 2 km dlhej trate boli hradené z vnútorných investícií eráru. Svarínska odbočka vychádzala z hlavnej trate v km 11.348 pravostrannou výhybkou

z pravostrannej vedľajšej kolaje č. 2 v stanici Svarín. Trať odbočky prechádzala cez osadu Svarín, kde v km 0.5 prešla cez kovový most 10,4 m dlhý na pravú stranu Svarínského potoka a pokračovala hore dolinou popri Svarínskom potoku. V km 1.989 – km 2.136 bolo nákladisko Drogovo s pravostrannou vedľajšou kolajou č. 2. Trať odbočky postupne predlžovali, v roku 1918 na 3,6 km a v roku 1935 na 4,705 km Panská voda. V km 3.7 prešla trať cez drevený most na ľavú stranu Svarínského potoka.



Drevená strážnica vo Svaríne sa nachádzala (už nestojí) hneď na začiatku Svarínskej odbočky vpravo od kolají. Strážnikmi na nej boli Jozef Fedor v rokoch 1922 – 1923, ?, Michal Šimovček v rokoch 1935 – 1953, Arpád Šmídt v rokoch 1953 – 1962 a Gabriel Benke v rokoch 1962 – 1968.



82. Pozostatky hrádze tajchu, október 2011



83. Vnútrotný múr lesníckej vápenky, október 2011

V km 1.5 Svarínskej odbočky sa nachádzala vápenka, ktorú prevádzkovalo Riaditeľstvo štátnych lesov a majetkov v Liptovskom Hrádku prostredníctvom Lesnej správy Svarín. Pozostatok pece vápenky sa nachádza vpravo od cesty vedúcej hore dolinou. Zachovalo sa celé kruhové murivo pece a násypná rampa s kamennými múrikmi. Vápno z vápenky prepravovali na lesnej železnici. V lome vápenca pri svarínskej vápenke sa v marci 1921 pri odstrelovaní skál zrútila na trať veľká skala a poškodila kolaje lesnej železnice. Zamestnanec vápenky Štefan Lehotský Katrenovie chcel 5. 12. 1921 naskočiť na stanovište brzdára na jednom z vozňov vlaku idúceho okolo vápenky dolu do Svarína. Brzdár Anton Piovarčí mu v tom zabránil podľa nariadenia zakazujúceho iným, ako brzdárom sa na tejto časti vozňa zdržiavať. Lehotský zato do Piovarčího hádzal kamene.

Na konci Svarínskej odbočky v km 3.6 Tajch v roku 1922 predĺžili kolaj o 30 m, lebo vzdialenosť medzi hrádzou (záskenkou) na lapanie dolu rižnou splavených klátov a traťou bola malá. Keď tam vytisli 15 vagónov, bol priestor na vyťahovanie klátov z vody tajchu a ich nakladanie na vagóny príliš úzky, čo veľmi sťažovalo prácu.

Vagóny voľne odstavené v dolinách pokúšali najmä mládež, aby sa na nich povozila. Dňa 15. 4. 1928 boli mládenci z Vyšného Sliača pozrieť dievčatá, čo vysádzali v hore stromčeky. Na Svarínskej odbočke Pred Cibulovom uvoľnili vagón. Narazili do naloženého vagónu, ten sa dal do pohybu a pred Cianovou sa vykolajil. Mládenci dostali finančné pokuty a aby sa predišlo nešťastiam, bol daný prísny zákaz dotýkať sa vagónov.

Povodeň 9. 5. 1928 poškodila trať na Svarínskej odbočke tak, že práce na oprave trate pokračovali ešte v júli 1928. Na opravu bolo vyčlenených 31 714 korún.

Rekonštrukciu Svarínskej odbočky previedli v rokoch 1934 – 1935 na základe pripomienok ministerstva železníc z komisionálnej pochôdzky uskutočnenej v roku 1933, ktoré bolo treba splniť pred povolením obmedzenej osobnej dopravy aj na tejto odbočke. Vymenili 3 drevené mosty za kovové, výhybňu Drogovo predĺžili z 147 m na 283 m, vyrovnali 7 oblúkov s minimálnym polomerom 50 m a zlepšili spádové pomery. Kovový most 8,5 m dlhý do km 1.869 dodali



84. Časť osady Svarín, 1944



85. Drezina Tatra 57 na stanici Svarín

Úvratová odbočka do doliny Nižný Chmelienec vychádzala z hlavnej trate ľavostrannou výhybkou (zo smeru od Čierneho Váhu) v km 15.715. Postavili ju v roku 1918 v dĺžke 540 m. Maximálne stúpanie mala 34,2 ‰. Koľajnice boli typu 12.2 kg/m. Neskoršie odbočku predĺžili na 800 m, ku koncu prevádzky mala 590 m.

Dňa 11. 7. 1922 robotníci nakladajúci kôru v Nižnom Chmelienci spustili dolu odbočkou vagóny a rozbili na jednom vagóne nárazník. Zistil to strážnik trate vo Svaríne Jozef Fedor, pod ktorého dozor odbočka patrila.

86. Kolaj odbočky Nižný Chmelienec išla popri včelnici Výskumného ústavu včelárskeho



v roku 1935 Vítkovické železiarne. Náklady na rekonštrukciu odbočky lesnej železnice a súběžnej cesty boli 84 444,80 Kčs.

V roku 1947 bola dĺžka hlavnej a vedľajších koľají Svarinskej odbočky len 3,765 km, potom trať opäť obnovili až po koniec trate na Panskej vode. Koľajnice boli typu 12.2 kg/m. V marci 1959 bola trať v km 1.2 demontovaná a v km 1.6 trať slúžila za cestu. Bolo treba doplniť štrkové lôžko v celom úseku a previesť smerovú a výškovú úpravu trate. Drevené mosty bolo potrebné bezpodmienečne vymeniť za kovové. To sa však neurobilo a v roku 1960 sa už drevo lesnou železnicou po Svarinskej odbočke nevozilo.

Prevádzku na Svarinskej odbočke úplne zastavili v roku 1965. V nasledujúcom roku 1966 ju podobne, ako v roku 1964 Malužinskú odbočku, rozoberali zhora od konca trate km 4.7 km Panská voda až dolu do osady Svarín vlastnými pracovníkmi PLŽ pomocou nákladného auta a pracovného vlaku.

**ODBOČKA
NIŽNÝ
CHMELIENEC**

ODBOČKA VYŠNÝ CHMELIENEC

Úvratňovú odbočku do doliny Vyšný Chmelienec postavili v prvom polroku 1930. Odbočovala z hlavnej trate v km 16.872 ľavostrannou výhybkou (zo smeru od Čierneho Váhu). Prechádzala cez potok Vyšný Chmelienec, križovala vicinálnu cestu Svarín – Čierny Váh a lesnú cestu Vyšný Chmelienec. Maximálne stúpanie mala 34,5 ‰. Koľajnice boli typu 12.2 kg/m. Odbočka bola dlhá 330 m, neskôršie 334 m.



87. Horáreň vo Vyšnom Chmelienci. Vľavo odbočka Vyšný Chmelienec, pravo hlavná trať



88. Vlak s rušňom PLD 1 na jednej z odbočiek, okolo roku 1930

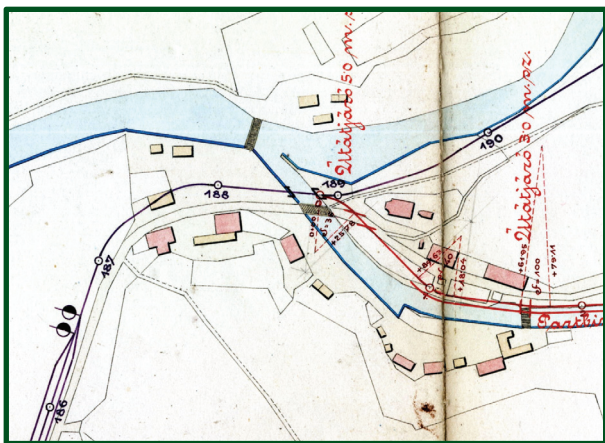
IPOLTICKÁ ODBOČKA

Pokračovanie výstavby ďalších tratí Považskej lesnej železnice okrem potreby ekonomickejšej dopravy dreva presadzovalo v roku 1923 vedenie liptovskohrádckého lesného riaditeľstva na Ministerstve zemeľstva v Prahe aj snahou dať prácu ľuďom: „Na stavbe lesnej železnice je zamestnaných niekoľko rodín kvalifikovaných robotníkov už niekoľko rokov. Tí sú provizórne ubytovaní v lesných barakoch a sú úplne bezmajetní. Takže v prípade prepustenia z práce by boli vydaní napospas najkrutejšej biele. Preto treba pokračovať v rozširovaní trate a to na Ipolitickej odbočke„.

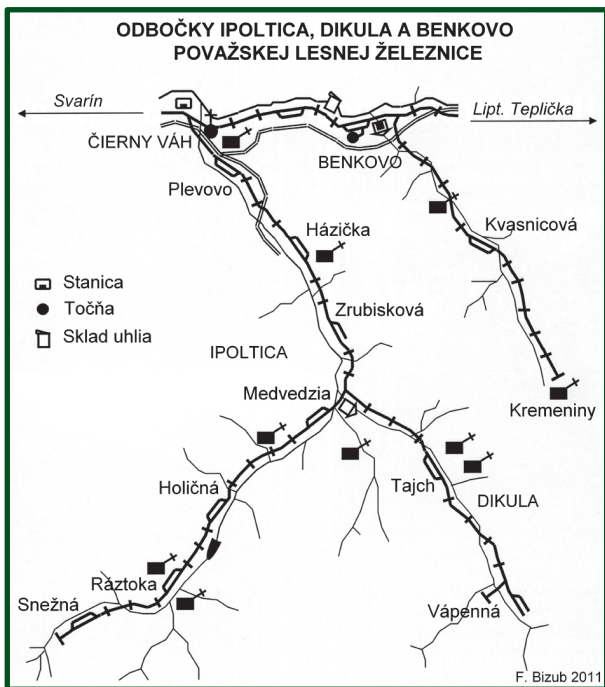
Projekt Ipolitickej odbočky v km 0.00 Čierny Váh – km 11.880 Ráztoka vyhotovila v roku 1914 firma J. J. Bromberger Budapešť. Celý úsek bol naprojektovaný v súbehu s potokom Ipoltica. Stavebné povolenie vydalo Uhorské kráľovské ministerstvo obchodu a priemyslu v Budapešti 17. apríla 1915 pod č. 11230 (bolo to spoločné stavebné povolenie aj na úsek hlavnej trate Čierny Váh km 20.8 – Liptovská Teplička km 36.9). Tento projekt bol podkladom pre definitívny projekt vypracovaný liptovskohrádockým stavebným oddelením začiatkom roka 1923 v slovenčine.

Ipoltická odbočka lesnej železnice sa stavala na 3 časti. Stavbu realizovalo Stavebné oddelenie Riaditeľstva štátnych lesov v Liptovskom Hrádku. S prácami 1. úseku Čierny Váh – Medvedzia začali na jar 1925. Zo začiatku práce na stavbe pokračovali pomaly, lebo na nej pracovalo málo kamenárov, potrebných pri odstraňovaní skalných stien v zárezoch trate. Za osem hodín dennej práce dostal murár 20 korún, kamenár 20 korún a robotník 17 korún. Ubytovanie mali v kolibách.

Opakované krádeže dynamitu zo stavebného skladu na Čiernom Váhu donútili stavebné oddelenie k väčšej opatrnosti. Dozorca stavby musel odovzdať kľúče od skladu horárvi Čejkovi.



89. Plán lesnej železnice v osade Čierny Váh z roku 1914.
Hlavná trať je označená fialovou čiarou, Ipoltická odbočka červenou čiarou



Úsek km 0.0 Čierny Váh (741 m n. m.) – km 6.3 Medvedzia (820 m n. m.), vedúci po pravej strane potoka Ipoltica, postavili a uviedli do prevádzky v roku 1925. K 16. 10. 1925 boli na Ipolitickej odbočke v prevádzke nákladiská Plevovo, Pod Končistou – Hlboká, Kubalová, Házička – Garajka, Zrubisková, Piesková, Pred Dikulou a Medvedzia.

Plavebná kapacita potoka Ipoltica nestačila na splavovanie dreva. Obidva tajchy (vodné nádrže) totiž vypovedávali službu a keďže sa začala stavať hore údolím lesná železnica, nechceli už zbytočne investovať do ich rekonštrukcie. Následkom nedostatočnej splavnosti Ipolnice nahromadili sa v jej povodí značné zásoby dreva. Preto bolo potrebné urýchlene pokračovať v stavbe ďalších úsekov odbočky.



91., 92. Na nákladisku Ráztoka, október 1972

Projekt na stavbu 2. a 3. úseku Ipolitickej odbočky schválilo Ministerstvo zemelstva v Prahe prípisom č. 50.558-XV-6/1925 z 18. 6. 1925. Verejno-správna a zároveň aj technicko-policajná pochôdzka, ktorou bol daný do prevádzky 2. úsek Ipolitickej odbočky km 6.3 Medvedzia – km 12.2 Ráztoka (935 m n. m.), bola 19. 5. 1927. Trať križovala v km 6.0 potok Dikula cez kovový most 13,1 m dlhý a v km 6.8 prešla na ľavú stranu potoka Ipoltica cez kovový most 15,9 m dlhý. V km 6.232 postavili po ľavej strane trate strážnicu Pred Dikulou. Za strážnika trate na Ipolitickej odbočke a Dikulskej odbočke schválili 11. 1. 1928 Antona Pi ovarčiho. V rokoch 1946 – 1947 tam bol strážnikom Ján Mihok, ktorý požiadal 17. 3. 1947 o preradenie na strážnicu do blízkosti obce, kde bola škola a lekár, najradšej do Liptovskej Teplice. V rokoch 1958 – 1960 bol Pred Dikulou strážnikom Vojtech Capko, v rokoch 1960 – 1965 Ján Fendek, po ňom Viliam Chomo. Na nákladisku Ráztoka sa ešte zachoval násyp nakladacej rampy.



3. úsek Ipolitickej odbočky km 12.157 Ráztoka – km 14.400 Snežná (1030 m n. m.) dokončili v roku 1933. Trať viedla v súbehu s potokom Hoškova a dvakrát ho križovala cez mostíky.

Trať mala najmenší polomer oblúkov 80 m a najväčší sklon 51,5 ‰. Pláň železničného telesa bola široká 3,2 m, koľajnice mali váhu 12,2 kg/m, dĺžku 9 m a výšku 80 mm. Spojky vnútorné aj vonkajšie boli uhlové, spojené s koľajnicami 4 skrútkami s matkami na vonkajšej strane koľajníc. Osi styčných podvalov mali vzdialenosť 38 cm, ostatné až 68 cm. Klinové podkladnice boli v oblúkoch na každom podvale, v priamkach na každom treťom podvale. Koľajnice upevňovali na podvaly 3 klince. Podvaly boli dubové o rozmeroch 13 x 15 x 150 cm. Štrkového lôžka z kremenového kameňa malo šírku 190 cm a jeho hĺbka pod podvalom bola 10 cm. Sklonovníky boli umiestnené po pravej strane trate.

Výhybňa Vyšný Tajch – Snežná sa nachádzala na konci trate v km 14.042 – 14.351 o užitočnej dĺžke 256,65 m vedľajšej koľaje č. 2 vpravo. Výhybky boli uložené na drevených podvaloch. Obe hrotnice výhybky sa otáčali okolo čapu koreňovej stoličky, jazyky boli navzájom spojené troma spojnicami a srdcovka bola liata. Vzdialenosť osí obidvoch koľají bola 3,8 m. Námezdníky umiestnili tam, kde sa koľaje k sebe priblížili na 2,8 m. Pretože výhybňa bola na teréne so sklonom 46 – 51 ‰, mala na dolnom konci v km 14.024 masívnu drevenú uzamykateľnú závoru proti ujdeniu vagónov.

Jeden kľúč od nej mal strážnik trate, druhý bol v rušni. Drevenú závoru zvolili preto, lebo bola lacnejšia ako odvrátna koľaj. Skúšku jazdy pri policajnej pochôdzke vykonali rušňom PLD 1 (v roku 1938 bol preznačený na U45 902), ktorý miestami dosiahol rýchlosť 30 km/hod. Povolenu rýchlosť stanovili na 20 km/hod. Doprava bola riadená telefónom. Povolenie na prevádzku udelila ústne komisia v deň vykonania policajnej pochôdzky 19. 10. 1933. Za Riaditeľstvo štátnych lesov v Liptovskom Hrádku boli v komisii vrchný lesný radca Ing. Tibor Blatný a lesmajster Ing. Bořivoj Strašpytel. Predsedom komisie bol vrchný minister-ský komisár Ministerstva železníc v Prahe Ing. Jaromír Jordánek. Oprávnenie na prevádzku bolo udelené do 17. 10. 1962.

V roku 1934 urobili prestavbu nákladiska Plevovo. Pri pravostrannej na-



93. V rušni kurič Haluška, vo dverách vozňa vlakvedúci Buncko



94. Nákladný vlak posunuje zhora do nákladiska Ráztoka

kladacej koľaji v km 3.066 – 3.310 vybudovali kamennú nakladaciu rampu 187 m dlhú.

Dňa 28. 7. 1940 sa lesnou želenicou hore Ipolitickej odbočkou až po koniec trate v Snežnej vyviezlo 136 účastníkov výletu Spoločenstva evanjelickej mládeže (SEM) z liptovského seniorátu, ktorí potom vystúpili na Veľký bok, kde na jeho vrchole seniorálny kaplán Jozef Juráš z Liptovskej Porúbky vykonal služby Božie.

Po zrušení Ipolitickej odbočky urobili v úseku Plevovo – Medvedzia dve jednosmerné lesné cesty. Smerom nahor je jednosmerná cesta po pôvodnej lesnej ceste a smerom nadol postavili cestu po telese trate bývalej lesnej železnice.

Keďže lesná železnica stúpala až do výšky nad 1000 m nad morom, stávalo sa, že už zavčasu v jeseni alebo ešte neskoro na jar tam napadlo veľa snehu. Začiatkom mája 1965 ho napadlo toľko, že sneh z výhybiek na nákladiskách Ráztoka a Snežná museli prísť pomôcť odpratávať aj pracovníci dielne PLŽ.

V roku 1959 boli na Ipolitickej odbočke nákladiská Plevovo s jednou vedľajšou pravostrannou koľajou 216 m dlhou na ktorú sa cez výhybku č. 1 vchádzalo v km 0.306, Házička v km 3.161 – 3.522 s jednou ľavostrannou vedľajšou koľajou 361 m dlhou s výhybkami č. 1 a č. 2, Zrubisková s jednou ľavostrannou vedľajšou koľajou 104 m dlhou na ktorú sa cez výhybku č. 1 vchádzalo v km 4.435, Medvedzia v km 6.951 – 7.298 s jednou pravostrannou koľajou 346 m dlhou s výhybkami č. 1 a č. 2, Holičná v km 9.385 – 9.636 s jednou pravostrannou koľajou 251 m dlhou s výhybkami č. 1 a č. 2, Ráztoka s jednou pravostrannou koľajou 435 m dlhou s výhybkami č. 1 a č. 2 a Snežná s jednou pravostrannou koľajou 308 m dlhou s výhybkami č. 1 a č. 2. Nákladiská na širšej trati boli Dubáreň v km 1.0, Muránik I. v km 2.1, Muránik II. v km 2.3, Krutulová v km 2.8, Malá Zrubisková v km 4.0, Jároška v km 4.6, Vyše Pieskovej v km 5.0, Kútová v km 7.7, Oselná v km 8.0, Studená v km 9.8, Lacková v km 10.7 a Partizánske bunkre v km 13.6.



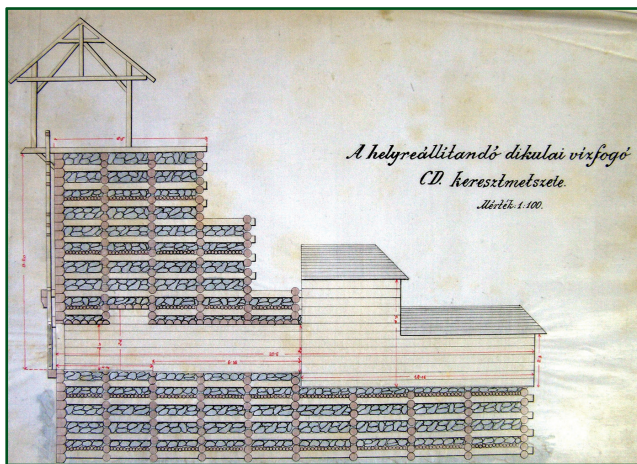
95. Stanica Čierny Váh. Vľavo hlavná koľaj smerom na Liptovskú Tepličku, vpravo koľaj na Ipolitickej odbočku



96. Údolie Ipoliticke bolo tiež cieľom hostí na poľovačky

Odbočka do doliny Dikula začínala v mieste ústia potoka Dikula do potoka Ipoltica ľavostrannou výhybkou v km 6.056 trate odbočky Ipoltica. Trať viedla hore dolinou po pravej strane potoka Dikula a v km 2.2 prešla cez potok na jeho ľavú stranu cez kovový most 10,1 m dlhý. V km 2.256 – 2.524 v mieste bývalého tajchu v Dikuli bolo nákladisko s jednou pravostrannou vedľajšou koľajou č. 2 dlhou 268 m s výhybkami č. 1 a č. 2. V roku 1928 odbočku postavili po km 3.770. Most s rozpätím medzi piliermi 9 m na preklenutie trate ponad potok Dikula na jeho pravú stranu vyrobila Kráľovopoľská strojárň Brno. Trať stúpala údolím v tesnom súbehu s potokom, často cez mokrý terén. Na lesnú železnicu v Dikuli sa 30. 5. 1932 uvoľnilo 1 500 – 2 000 m³ zeminy a na dĺžke 50 m ju zatarasilo.

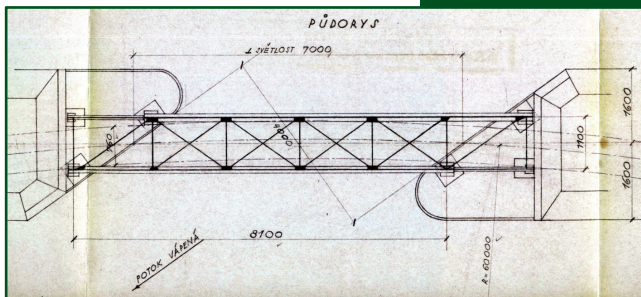
DIKULSKÁ ODBOČKA



97. Plán hrádze Dikulského tajchu, október 1903

Stavebné povolenie na predĺženie lesnej železnice v doline Dikula v km 3.770 – 5.452 udelilo v roku 1932 Výnosom č. 31.517-IV/1-32 Ministerstvo železníc v Prahe. Odbočku v skutočnosti predĺžili po km 5.443. Pravostrannou výhybkou v km 5.042 začínala cez most ponad potok Vápenná koľaj č.2 dlhá 365 m, neskoršie ju skrátili na 188 m. V km 5.311 sa cez ľavostrannú výhybku odbočovalo na 132 m dlhú nákladaciu koľaj. Koniec trate bol v nadmorskej výške 1010 m. Celú odbočku uviedli do prevádzky 3. 10. 1934.

V roku 1959 boli na Dikulskej odbočke nákladiská na širiej trati Šiancová v km 0.2, Zahlinky v km 0.7, Malá a Veľká Dikula v km 2.0, Baniská v km 3.2, Klinová v km 3.8 a Veľká Javorinka v km 4.7.



98. Plán mosta ponad potok Vápenná z roku 1933.
Výrobca
Kráľovopoľská
strojárň Brno

BENKOVSKÁ ODBOČKA

Benkovská odbočka lesnej železnice nadväzovala hrotovou úvratou (zo smeru od Liptovskej Tepličky) na hlavnú trať v km 22.883. Projekt na odbočku hore dolinou Benkovo bol vypracovaný v roku 1920. Vedúcim stavby benkovskej odbočky bol Ing. Emil Duffek (českej národnosti). Na jar a v lete 1921 na stavbe pracovalo 140 – 150 robotníkov pod dohľadom 4 dozorcov. O dokumentáciu sa staral 1 pisár a o náradie 3 kováči. Na stavenisku postavili baraky na ubytovanie robotníkov, kováčňu a búdky na materiál. Do septembra 1921 vybudovali úsek dlhý 1,107 km. Vtedy uvažovali, že trať predĺžia ešte o 713 m do km 1.820. Koncom jesene 1921 pracovalo na stavbe benkovskej odbočky len 25 robotníkov a potom cez zimu boli práce prerušené od 4. 12. 1921 do 6. 2. 1922. Udržať disciplínu na stavbe benkovskej odbočky zrejme nebolo ľahké, lebo jeden z dozorcov Angello Collavini dostal v januári 1922 od Slúžnovského úradu v Liptovskom Mikuláši zbrojný pas na 1 revolver kvôli sebaobrane. V roku 1922 postavili dlhší úsek ako pôvodne plánovali, až po km 4.0. Vrchnú stavbu v km 3.2 – 4.0 však v roku 1922 nepoložili, lebo pri zimnom spúšťaní dreva z vývratiska nad uvedeným úsekom by sa bola poškodila. S prácou začali na jar 1923, hneď ako sa roztopil sneh a rozmrzla zem. V roku 1922 postavili aj vodovod pre horáreň v Benkovskej doline, ktorým vodu nahor tlačili pomocou trkáča.

Dozorca na stavbe benkovskej odbočky Angello Collavini bol Talian, ktorý na stavbe lesnej železnice pracoval ešte za Uhorska. Ten v roku 1921 nedovolené manipuloval s peniazmi určenými na stavbu a robotníkov zo stavby používal na prácach na jeho poliach. Dostal výstrahu, že pri opakovaní týchto priestupkov bude prepustený.

Terén hore Benkovskou dolinou bol skalnatý, trať zasekávali do skál strmého svahu na pravej strane Benkovského potoka. Preto na stavbu trate nakúpili u firmy Nobel Bratislava 1 000 kg dynamitu, 2 500 kusov výbušných zápalek a 2 500 m zápalnej šnúry na odstreľovanie skál. Na tento nákup musel dať povolenie Slúžnovský úrad v Liptovskom Hrádku. Stavebný robotník Ján Lovich v lete 1921 odcudzil zo skladu 3 šúľky dynamitu (30 dkg). Polícia ho za to dala do vyšetrovacej väzby, kde sa priznal, že ho na to naviedol účtovník Štefan Rakyta. Obidvoch prepustili z práce. Diery do skál, potrebné na vloženie šúľkov dynamitu, vrtali ručne. Kompresory na pohon vŕtačiek vtedy ešte neboli. Ručne sa do skaly otvor potrebný pre dynamit vrtal udieraním kladiva na kovový vŕták, pričom bolo treba vŕták otáčať.

Benkovskú odbočku po km 4.0 dokončili na jar 1923. Najvyššie stúpanie mala 42 %. Keďže odbočka bola úvratová, už v začiatkoch uvažovali o postavení točne na otáčanie rušňov, ale vtedy od toho upustili. Najmenší polomer oblúkov bol 50 m. Podvaly pod koľajnicami boli na tejto odbočke smrekovcové a borovicové o rozmeroch 12 x 18 – 20 x 140 cm. Koľajnice mali výšku 80 mm a váhu 12 kg/m. Smrekovcové a borovicové podvaly pre benkovskú odbočku vyrábali lesné správy Svarín a Liptovská Teplička. Na lesnej správe v Liptovskej Tepličke zhotovovali zo smrekovca aj telefónne stĺpy 8,5 m dlhé a 16 – 18 cm hrubé, pre celú lesnú železniciu v roku 1922 bolo treba 600 kusov. Technicko-policiajná skúška benkovskej odbočky km 0.0 – km 4.0 sa konala v utorok 3. júla a v stredu 4. júla 1923.



99. Točňa na otáčanie rušňov na Benkove z roku 1930

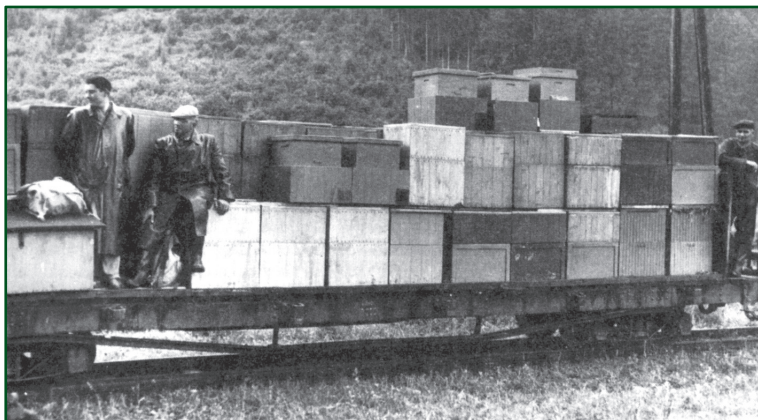
Predĺženie benkovskej odbočky bolo povolené Výnosom Ministerstva zemedelstva č. 48.924 - V/20/29. V roku 1929 urobili len spodnú stavbu, lebo nemali koľaje, ktoré mali získať z úseku trate Kráľova Lehota – Svarín, ale k výmene železničného zvršku tohto úseku nedošlo. Predĺženie odbočky na 6,545 km dokončili v roku 1930. Bolo na nej nákladisko Kvasnicová v km 3.7 – km 3.9 s pravostrannou vedľajšou koľajou č. 2 dĺhou 370 m s výhybkami č. 1 a č. 2. V roku 1934 bola celková dĺžka koľají odbočky 6,915 km. Trať viedla v súbehu s Benkovským potokom, ktorý dvakrát križovala cez mosty. Koniec trate bol na Kremeninách v nadmorskej výške 1021 m.



100. Záseky trate do skál, 18. 4. 1012



101. Most v km 1.5 ponad Benkovský potok, 18. 4. 2012



102. Prevoz úľov so včelstvami

Kedže odbočka Benkovo bola úvraťová, parný rušeň hore údolím išiel otočený, s komínom vzadu. Mohlo sa stať, že rušeň nebude mať dostatok vody v časti skriňového kotla nad pecou a dôjde k jej poškodeniu. Preto v roku 1930 v úrovni km 22.4 hlavnej trate postavili točňu, na ktorej pred odchodom do benkovskej odbočky otáčali rušeň komínom dopredu. Točňu dodala firma Orenstein & Koppel Praha. Nosný kruh točne bol zhotovený z nitovaných I profilov. Spodný pojazdný kruh, uložený na betónovom základe, tvorili kolajnice vysoké 100 mm s podkladnicami a spojkami. Nosný kruh sa otáčal na oceľovom čape, ten zapadal do liatinového lôžka. Pri otáčaní sa kruh pohyboval na 8 liatinových kladkách o priemere 300 mm, ktoré boli od seba dištancované a spojené do hviezdice. Kladky sa odvalovali po spodnom pojazdnom kruhu. Točňa mala priemer 3,5 m, nosnosť 18 ton a vážila 2,5 tony. Pojazdná koľaj na točne bola priebežná, z kolajnic vysokých 100 mm. Kryt točne bol zhotovený z borovicových dosiek hrubých 145 mm. Točňa sa otáčala ručne sochorom, ktorý sa zasunul do liatinového puzdra. Zariadenie správnej polohy točne zabezpečovali 4 liatinové západky. Vjazd na točňu bol z pravostrannej vedľajšej koľaje cez výhybku, ktorá bola uzamknutá Götzovým zámkom a kľúče od nej boli uložené na strážnici v km 22.710.

Lesný I. triedy, vedúci Polesia Benkovo Michal Grantner, mal v školskom roku 1934/1935 dve deti a v školskom roku 1935/1936 jedno dieťa v škole v Liptovskom Hrádku. Do školy pre veľkú vzdialenosť nemohli dochádzať denne. Deti boli ubytované v hrádockej škole. Preto v septembri 1935 aj v septembri 1936 na vlastné náklady dal nahotoviť a po lesnej železnici prepraviť jeden vagón palivového dreva z Benkova do Liptovského Hrádku pre vykurovanie školy. Jedným z týchto detí bol neskorší profesor na Fakulte lesníctva Laval Univerzity v Quebecu v Kanade Dr. Miroslav Grantner, uznávaný v svetovej dendrológii a autor mnohých odborných publikácií.

Pre rozsiahlosť lesnej železnice sa všetko nedalo ustrážiť. Tak sa stávalo, že s odstavenými vagónmi manipulovali nepovolané osoby. Jednu z najväčších škôd spôsobili dvaja chlapci z Liptovskej Tepličky, ktorí 23. 8. 1936 asi o 14.30 hod. spustili v odbočke Benkovo jeden vagón naložený drevom. Vagón narazil do súpravy piatich stojacich vagónov naložených drevom. Tie sa dali do pohybu a všetkých šesť vagónov sa po nadobudnutí veľkej rýchlosti dolu traťou vykoľajilo a rozbilo. Škodou odhadli na 20 tisíc korún.



103. Posledný výletný vlak vchádza k točni na Benkove, november 1972



104. Rušeň U 46 902 posledný raz na točni v Benkove, november 1972

Do dolín Čierneho Váhu, najmä do Benkovskej doliny, na znášku medu z lesných malín v rúbanských prevážali na lesnej železnici každé leto úle so včelstvami včelári z Liptovského Hrádku a z Kráľovej Lehoty, v rokoch 1959 – 1971 aj Včelárska škola v Liptovskom Hrádku.

V roku 1959 boli na Benkovskej odbočke nákladiská na širšej trati Nalezená v km 2.0, Pálenica v km 2.4, Pod Tajch v km 2.8, Kvasnicová v km 3.0, Konská v km 3.4, Skalená v km 3.9, Pod Salašky v km 4.5, Studenice v km 3.9, Martinusová v km 5.7 a Kremeniny v km 6.4. Popri trati odbočky viedla na drevených stĺpoch jedna telefónna linka. Prepravu na 6,5 km dlhšej Benkovskej odbočke ukončili v roku 1970 a v rokoch 1971 – 1972 jej trať zdemontovali.

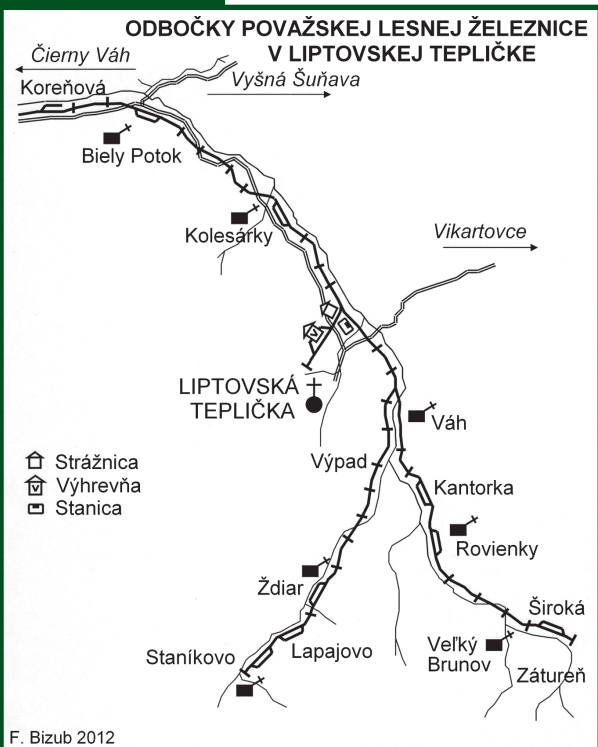
PREDLŽENIE HLAVNEJ TRATE DO STANÍKOVA

Projekt na predĺženie hlavnej trate v úseku km 36.8 Liptovská Teplička, Výpad – km 40.6 Ždiar bol schválený výnosom ministerstva železníc č. 320 92-IV/1-1932 zo dňa 8. 10. 1932. Administratívna pochôdzka tohto úseku sa uskutočnila 9. 11. 1932. Na jej základe bolo ministerstvom železníc udelené stavebné povolenie č. 44.072 -IV/1-1932.

Železničný spodok vybudovali v roku 1933. Robotníci mali mzdu 12 korún na deň. Preto na tejto stavbe 6. a 7. 6. 1933 za vyššie mzdy štrajkovalo 300 robotníkov. Celú stavbu 3,5 km dlhého úseku po km 40.3 Lapajovo dokončili v roku 1934. Pri rozstreľovaní skál na stavbe trate lesnej železnice v Ždiarskej doline nad Liptovskou Tepličkou zahynul 14. 12. 1934 Ján Lapaj z Liptovskej Tepličky. V mieste nešťastia povolilo v roku 1936 Riaditeľstvo štátnych lesov jeho matke Barbore Lapajovej z Liptovskej Tepličky, č. d. 189, postaviť 5 m vysoký drevený kríž. Hlavnú trať po km 42.020 Staníkovo dokončili v roku 1936. V tom roku stál cestovný lístok z Liptovského Hrádku do Staníkova 1,70 Kč. Na trati Výpad – Staníkovo bol úsek Zbojnícka s najväčším sklonom na celej Považskej lesnej železnici, až 61 ‰.

Okrem nákladísk Ždiar v km 38.9 – 39.0, Lapajovo v km 40.1 – 40.4 a Staníkovo v km 41.7 – 41.8, kde bola jedna vedľajšia koľaj, boli v roku 1959 nákladiská aj na širšej trati Pod Opálenô v km 38.3, Ždiar v km 39.1, Macová v km 39.9, Lapajovo v km 41.0, Lebíkovo v km 41.1, Havrania v km 41.2, Zbojnícka v km 41.4 a koniec trate Staníkovo v km 42.0. Dorozumievanie vlakovej čaty s výpravcom bolo cez lesnícky telefón v horárni Staníkovo.

Na Staníkove sú ešte pozostatky násypu nakladacej rampy. Časť telesa trate prerobili na lesnú cestu. Na križovanie cesty cez Ždiarsky potok z Výpadu ku vodárni je využitý železničný kovový most zo Ždiaru a na odbočke cesty ku horárni Pod Opálenô železničný kovový most z Črchle.





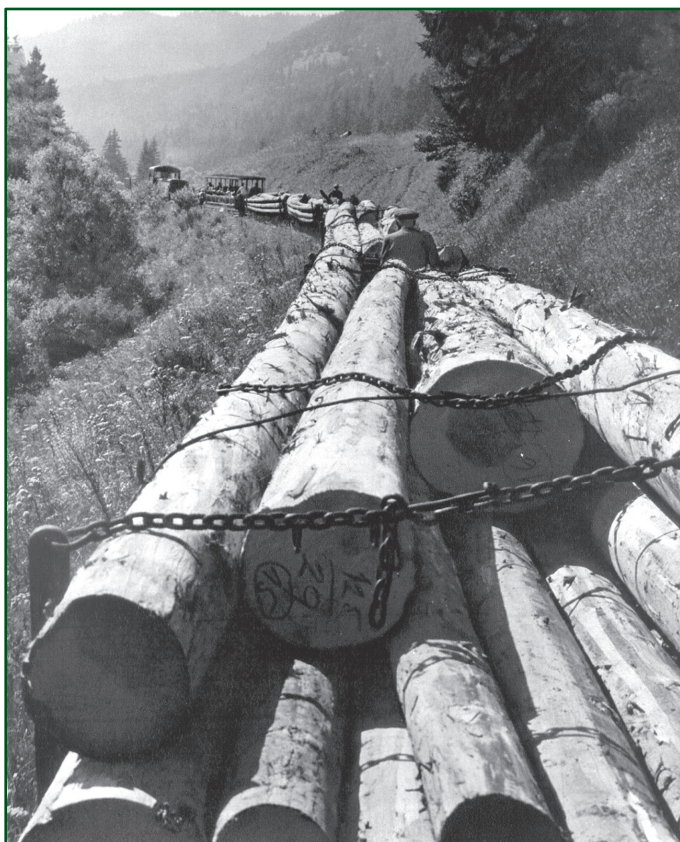
106. Stanica Liptovská Teplička z roku 1936. Foto 1972



107. Osobný vlak na odbočke Liptovská Teplička. Hore vľavo za zábradlím časť výhrevne a vpravo za vozňom strážnica. Dolu hlavná trať



108. Vlak prechádza cez stanicu Liptovská Teplička



109. Nákladný vlak vpredu s dvoma výletnými vozňami, 1963



110. Výstavba trate lesnej železnice v doline Rovienky

V roku 1936 začali stavať nad Liptovskou Teplicou od ústia Ždiarskeho potoka do Čierneho Váhu odbočku trate smerom ku prameňu Čierneho Váhu. Odbočovalo sa na ňu ľavostrannou výhybkou z hlavnej trate v km 34.553. V km 0.2 odbočky Rovienky bol kovový most 22,8 m dlhý ponad rieku Čierny Váh. Trať odbočky viedla najprv cez horské lúky, potom v zužujúcej sa doline popri toku Čierneho Váhu v miernom stúpaní cez kovový most na Črchli a kovový most pri horárni Veľký Brunov až na koniec trate na Záturni. Celá odbočka po Zátureň v dĺžke 7, 013 km bola postavená v roku 1941. Koľajnice boli o hmotnosti 12.2 kg/m, maximálne stúpanie 40,3 ‰.

Na odbočke Rovienky, Zátureň boli nákladiská Kantorka v km 3.5 – 3.7, Rovienky v km 4.5 – 4.7 a Široká v km 6.8 – 6.9 s jednou vedľajšou koľajou. Nákladiská na širšej trati v roku 1959 boli Váh Rovienky v km 0.3, Za starý kríž v km 1.1, Červený Kút v km 3.2, Pred Kantorkou v km 3.5, Vyše Rovienok v km 4.8, Črchla v km 5.1 a Brunov v km 6.0.

Výletné vlaky s turistami končili pri horárni Veľký Brunov. Odtiaľ išli turistickým chodníkom po zelenej značke na vrchol Kráľovej hole. Kým sa turisti vrátili, vlaková čata rušeň prestavila na nákladisku Široká, ktoré bolo vyššie.

Od začiatku odbočky teraz vedie na Rovienky po telese trate až po Črchlu lesná cesta, od horárne Váh aj časť náučného chodníka. Kovový most označený výrobným štítkom WITKOWITZ 1886 pod horárňou Veľký Brunov by som v apríli 2012 bez ochotného mladého lesníka sám nebol našiel, tak je zarastený smrekovou mladinou.



111. Vlak na čele s rušňom Rába odbočuje v km 34.5 na Rovienky

ODBOČKA ROVIENKY, ZÁTUREŇ



112. V tom istom mieste odbočuje na Rovníčky drezína Škoda 1201



113. Od Rovníčok popri rieke Čierny Váh ide dolu nákladný vlak



114. Na nákladisku Rovníčky, október 1972



115. Výber exteriérov pre film Vlak do stanice Nebo, november 1970. V Liptovskej Tepličke pred horárňou Váh zľava odborný poradca filmu Prof. Ing. Karel Zeithammer, vodič dreziny Ján Kompiš, správca PLŽ Ľudovít Gerek, ? a režisér filmu Karel Kachyňa



116. Pri moste v km 0.2 odbočky Rovenky, august 1977. Opustená trať začína zarastať



117. Most pod horárňou Veľký Brunov, 18. 4. 2012

III.

POPIS HLAVNEJ TRATE LIPTOVSKÝ HRÁDOK – LIPTOVSKÁ TEPLIČKA

Začiatok trate lesnej železnice v km 0.00 bol v mieste, kde sa do Váhu vlieval potôčik tečúci dolu ulicou Prekážka z jazierok lesníckeho botanického parku. Potôčik zanikol spolu s domami starej Prekážky pri jej prestavbe na panelákové sídlisko v 80. rokoch 20. storočia. Na začiatku trate neskoršie postavili betónovú čelnú a bočnú nakladaciu rampu. Kolaj viedla po pravej strane ulice (teraz Partizánska ul.) popri brehu Váhu. Klukatý Váh tiekol priestorom dnešného areálu liptovskohrádockej pily. Hlavná trať pokračovala popred murovanú budovu Stavebného oddelenia Riaditeľstva štátnych lesov. Z trate odbočovali vľavo vedľajšie kolaje do priestoru pily. Ďalej išla hlavná trať východnou stranou vodného kanála vedúceho z Nižných Fabrík. Tam v hornej časti bola po pravej strane drevená strážnica a výhrevňa, ku ktorej v roku 1929 pristavili dielne. Potom hlavná trať pokračovala v súbehu s Košicko-bohumínskou železnicou smerom do Kráľovej Lehoty.



118. Začiatok trate lesnej železnice bol až na ulici Prekážka, okolo roku 1925. Vpravo vozne na trati

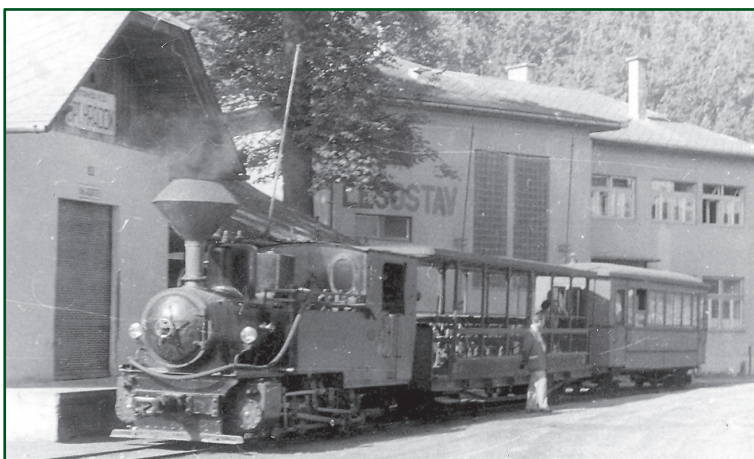
Ku vyrovnaniu brehov Váhu a k jeho posunutiu južným smerom do jeho dnešného koryta došlo v rámci výstavby novej pily v rokoch 1946 – 1947. Vtedy postavili aj nové depo lesnej železnice, ktoré pre lesnícke opravárenské autodielen slúži doteraz. Prestavali aj kolajisko, to sa v ďalších rokoch už podstatne nezmenilo.



119. Kolajisko lesnej železnice v Liptovskom Hrádku, okolo roku 1930

Popis tejto zmeny a ďalších úsekov trate Považskej lesnej železnice je podľa stavu v roku 1959 (pozri tiež Schémy PLŽ – listy 1 až 8 z roku 1959). V km 0.5 napravo od kolaje bola stanica PLŽ, ktorá stojí doteraz. V nej bola výpravňa s výpravcom a dvoma úradníkmi, čakáreň pre cestujúcich a sklad tovaru.

Hneď za stanicou napravo od hlavnej trate boli odstavné kolaje, výhrevňa, garáže pre drobné vozidlá, dielne, zauhľovacie zariadenie, kancelárie a sklady materiálu pre prevádzku železnice. Oproti depu z hlavnej trate vľavo viedli tri vlečky do drevoskladu. Ďalej

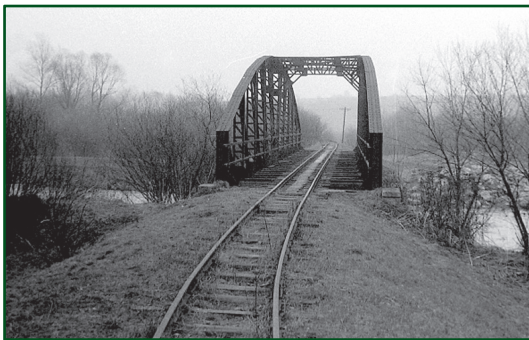


120. Stanica Liptovský Hrádok, okolo roku 1970

viedla trať po pravom brehu Váhu (teraz tadiaľ vedie cesta do Liptovskej Porúbky). V tých miestach z trate zo smeru od Kráľovej Lehoty odbočovali tri vlečky do pily. V km 1.8 trate napravo bola murovaná strážnica postavená v roku 1947 (teraz je prebudovaná na rodinný dom). Pri nej cez pravostrannú výhybkou v km 1.858 zo smeru od Kráľovej Lehoty viedla odbočná koľaj až ku železničnej trati ČSD, kde sa rozdelila na 3 vetvy koľají pokračujúce v súbehu s traťou ČSD západným smerom. Hlavná trať lesnej železnice pokračovala v súbehu s traťou ČSD Žilina – Košice východným smerom. V km 1.863 – km 2.205 bola 342 m dlhá ľavostranná odstavná koľaj.

Medzi Liptovským Hrádkom a Kráľovou Lehotou v km 3.4 križovala lesná železnica v Lužnici rieku Váh cez železný oblúkový most dlhý 35,6 m (najdlhší na celej PLŽ, ešte stojí). Pod Kráľovou Lehotou viedla trať cez oblúkový betónový podjazd (zachoval sa doteraz) popod štátnu cestu Kráľova Lehota – Brezno. Keď sme ako malí chlapi počuli, že ide mašinka, utekali sme hore na tento podjazd a čakali, kedy nás zavalia kúdoľ dymu a pary z rušňa. V nich sme od radosti vyskakovali a výskali. V km 5.451 cez pravostrannú výhybkou začínala Malužinská odbočka dlhá 13,2 km, z ktorej v km 5.278 ľavostrannou výhybkou zo smeru od Malužinej odbočovala 1,5 km dlhá Svidovská odbočka. Hlavná trať PLŽ prechádzala v km 5.6 cez kovový most 12,8 m dlhý ponad potok Bocianka do stanice Kráľova Lehota, ktorá sa nachádzala oproti stanici ČSD. Drevená budova stanice Kráľova Lehota stála po pravej strane v km 5.796. Bol v nej dvojizbový byt pre strážnika trate, služobná miestnosť s presklenou verandou (čiže bola zároveň aj strážnicou), čakáreň pre cestujúcich, sklad tovaru, maštal' a senník. Stanicu zvalili v októbri 2003. Koľajisko stanice Kráľova Lehota pozostávalo z hlavnej koľaje a dvoch ľavostranných vedľajších koľají, koľaje č. 3 dlhej 296 m a koľaje č. 5 dlhej 268 m.

Trať PLŽ križovala obecnú cestu a pokračovala po ľavom okraji obce v tesnom súbehu s traťou ČSD. Nad Kráľovou Lehotou v úrovni sútoku Bieleho Váhu a Čierneho Váhu sa odklonila vpravo do údolia Čierneho Váhu. Úrovňovo križovala vlečku ČSD do 110 kV rozvodne, prechádzala úzkou uličkou medzi areálom trakčnej meniarne ČSD a 110 kV rozvodne a cez zárez svahu Druhého závozu vyšla na svarínske lúky. Na nich napravo križovala cestu Kráľova Lehota – Svarín. Hneď vyššie, pod pravým skalným útesom odbočovala cez úvratovú výhybkou



121. Most ponad Váh v Lužnici, 1987



122. Most ponad Bocianku v Kráľovej Lehotě, 2011

z hlavnej trate krátka vedľajšia koľaj pre malý kameňolom pod Milkovom. Potreba zriadenia tohto kameňolomu lesnej železnice nastala po roku 1959, kedy prestala premávka na Malužinskej odbočke a už sa nedal priváňať štrk potrebný pre trať lesnej železnice zo svidovského kameňolomu. V kameňolome pod Milkovom robili do skalnej steny diery pre nálož dynamitu pomocou pneumatickej zbijačky. Stlačený vzduch potrebný pre pohon zbijačky odoberali z kompresora motorového rušňa Gebus G40, ktorý počas vŕtacích prác do kameňolomu pristavili. Kameň na štrk rozbíjali ručne kladivami Cigáni. Na ochranu pred nečasom a uskladnenie materiálu slúžil malý drevený barak. Pred osadou Svarín trať prechádzala cez cestu naľavo. Vo Svaríne bola v km 11.210 drevená čakareň PLŽ (jej torzo ešte stojí). Mala rozmery 6 x 5 m a pozostávala z veľkej otvorenej krytej verandy, záchodov a malého skladu. Pri čakárni v km 10.999 – km 11.348 bola 349 m dlhá pravostranná vedľajšia koľaj č. 2, z ktorej sa cez pravostrannú výhybku v km 11.312 vchádzalo na Svarínsku odbočku. Hneď na začiatku Svarínskej odbočky vpravo od koľají stála drevená strážnica.

Hlavná trať v mieste, kde ústí potok Svarínka do rieky Čierny Váh, prechádzala v km 11.7 cez kovový most 18,9 m dlhý ponad Čierny Váh. Hneď nad mostom bolo nákladisko na širej trati.



123. Stanica Kráľova Lehota, 2003



124. Stanica Svarín, okolo roku 1975



125. Pozostatky mostu ponad Čierny Váh v km 11.7, december 2011



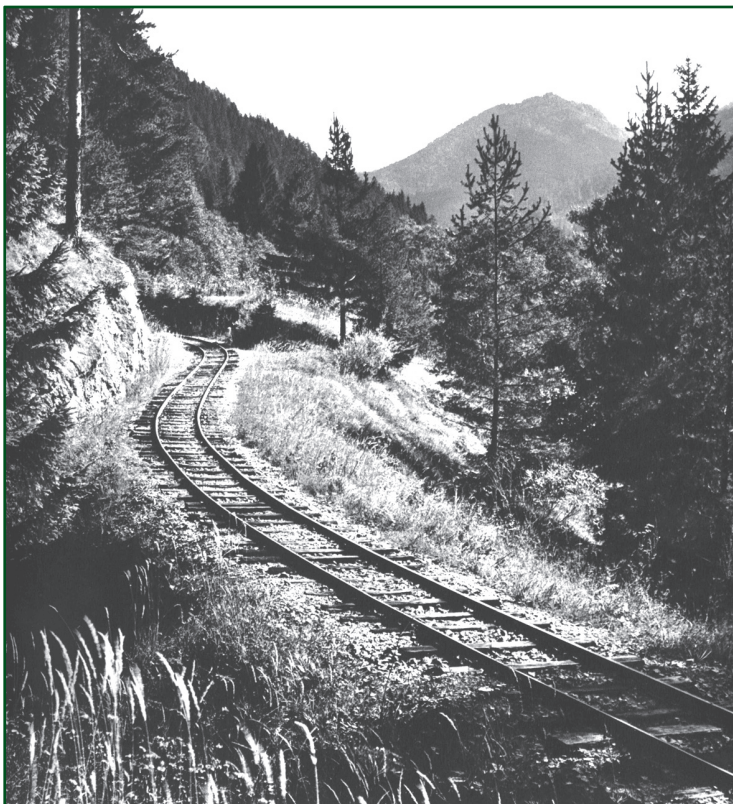
126. Nad Svarínom bola trať vysekaná do skál, september 2011



127. Viadukt pod Zápoľnou, september 2011

V km 12.311 bola ľavostranná výhybka na 55 m dlhú nakladaciu koľaj v kameňolome, v ktorom sa v rokoch 1946 – 1947 ťažil kameň na reguláciu Váhu v Liptovskom Hrádku. Trať viedla cez úseky vysekané v skalách a údolný skalný žlab pod Zápoľnou preklenula cez malý betónový viadukt. V týchto miestach je poblíž trate jaskyňa Zápoľná, vyhlásená v roku 2001 za národnú prírodnú pamiatku, ktorej dĺžka objavená v ostatnom čase dosiahla 1 789 m.

Trať pokračovala po pravej strane toku Čierneho Váhu zarezaná do južného svahu nad horskými lúkami. V km 14.298 bolo nákladisko Pod Jedlinky s jednou ľavostrannou koľajou dlhou 104 m na ktorú sa vchádzalo výhybkou č. 1. V km 15.1 trať cez most 6,8 m dlhý prechádzala



128. Trať lesnej železnice ponad viadukt pod Zápolnou, 1955

ponad potôčik, v km 15.2 cez most 18,9 dlhý ponad rieku Čierny Váh a za ním križovala lesnú cestu. Hneď za cestou sa v km 15.207 – 15.512 rozprestieralo veľké nákladisko Úžavy s jednou pravostrannou vedľajšou koľajou 305 m dlhou s výhybkami č. 1 a č. 2. O pol kilometra vyššie v km 15.715 cez úvratový výhybku zo smeru od Čierneho Váhu začínala odbočka Nižný Chmelienc 591 m dlhá. Trať lesnej železnice pokračovala stredom údolia cez lúky až do osady Čierny



129. Pozostatky mosta v km 15.1, 2012



130. Pozostatky mosta v km 15.2, 2012

Váh. Teraz sa tu rozprestiera hydroelektrárň a spodná nádrž Prečerpávacej vodnej elektrárne Čierny Váh. V km 15.715 cez úvratňovú výhybku zo smeru od Čierneho Váhu sa išlo na odbočku Vyšný Chmelienec 334 m dlhú. Nasledovali tri nákladiská na širej trati, Polupiaren km 16.1, Červenica I. v km 16.8 a Červenica II v km 17.3. Pred bývalou lesnou správou Čierny Váh v km 17.770 – 18.021 bola jedna vedľajšia pravostranná koľaj 250 m dlhá, ktorá slúžila na križovanie a prestavovanie vlakov. Vchádzalo sa na ňu cez výhybky č. 1 a č. 2. Hneď vedľa v km 18.055 stála vľavo od koľaje drevená strážnica Čierny Váh. Zanikla pri výstavbe vodnej elektrárne. Povyše križovala trať lesnej železnice lesnú cestu.

V km 18.551 vľavo pod mohutnými stopäťdesiatročnými lipami bola drevená stanička Čierny Váh s bufetom, postavená v roku 1934. Zachovala sa, teraz je v nej malé múzeum lesnej železnice. Zriadili ho Lesy Slovenskej republiky, š.p., Banská Bystrica. Realizáciu mal na starosti správca Lesnej správy Čierny Váh Ing. Ludovít Pitoňák. S prácami na vybudovaní múzea sa začalo v roku 2008. Vo vnútri staničky steny dostali novú omietku a podlaha novú dlažbu, previedla sa rekonštrukcia elektrického rozvodu. V staničke boli nainštalované panely a trojrozmerné predmety o lesnej železnici a panely z histórie lesníctva na Čiernom Váhu. Podklady pre panely o lesnej železnici dodal správca expozície Považskej lesnej železnice v Múzeu Liptovskej dediny v Pribyline Mário Brnický, poklady pre panely o lesníctve Ing. Ludovít Pitoňák. Grafický návrh panelov vypracoval regionálny historik František Bizub, ich nainštalovanie aj s bodovým osvetlením previedol Mário Brnický. Slávnostné otvorenie múzea sa konalo 14. 5. 2009 za účasti predstaviteľov okolitých obcí, zástupcov Lesov SR a pozvaných hostí. Na tomto podujatí bol odhalený aj zreštaurovaný pamätný stĺp z roku 1804, postavený na počesť poľovačky palatína Jozefa na Čiernom Váhu.



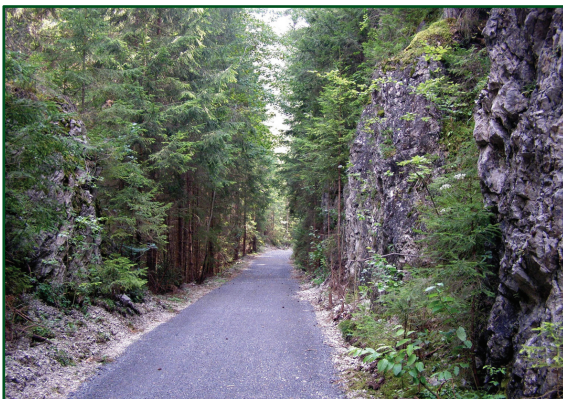
131., 132. Kontrola prevedenia ineriéru múzea lesnej železnice na Čiernom Váhu, december 2008. Zľava lesník Ing. Ján Mičovský, CSc. a Ing. Ludovít Pitoňák

Hneď pri staničke trať preklenula cez kovový most potok Ipoltica a pod kostolíkom sv. Trojiace sa z nej cez pravostrannú výhybku v km 18.541 odbočovalo na Ipoltickú odbočku.

Z osady Čierny Váh hlavná trať smerom na Liptovskú Tepličku pokračovala v tesnom súbehu s riekou Čierny Váh, po jej ľavom brehu. Vo viacerých miestach bola vtesaná do skál. Na širej trati boli nákladiská Jelenčina v km 19., Hlboká I. v km 19.5, Ništoková v km 20.6, Suchý Benkov v km 21.4 a Brezová v km 21.5. V roku 1959 nákladisko Ništoková prestavali na nákladisko s jednou pravostrannou vedľajšou koľajou 195 m dlhou, ktoré pomenovali Brezová. Malo výhybky č. 1 a č. 2. Poblíž horného konca nákladiska Brezová hlavná trať križovala lesnú cestu vedúcu do Važca.

Povyše vľavo pri trase trate ešte stojí murovaný sklad uhlia z roku 1924. V km 22.374 – 22.611 bola pravostranná vedľajšia koľaj 237 m dlhá, z ktorej sa zo smeru od Liptovskej Tepličky cez výhybkú odbočovalo na krátku 36 m koľaj vedúcu na točňu. Na točni sa otáčali rušne pred odchodom do Benkovskej odbočky. Z točne ostal len kruhový betónový základ. Hlavná trať preklenula kovovým mostom Benkovský potok a hneď za ním po pravej strane bola drevená strážnica Benkovo z roku 1921. Keď som v júni 1968 išiel peši dolu traťou od Veľkého Brunova pod Kráľovou holou až po osadu Čierny Váh, uchvátila ma krásna jednoduchosť tejto strážničky a jej umiestnenie v strmej rokline pri ústí hučiaceho Benkovského potoka do Čierneho Váhu. Torzo tejto strážničky ešte stojí, ale zrejme je odsúdená na zánik, čo bude veľká škoda.

Od osady Čierny Váh po most nad Benkovským potokom vedie po telese trate lesnej železnice cyklotrasa o dĺžke 4,420 km s odpočívadlami a s altánkom pri točni. Poblíž točne je pôvodná betónová šachta na prietok vody popod koľajisko, teraz prikrýta malou strieškou ako studňa. Myšlienka vybudovať túto cyklotrasu vzišla od Ing. Jozefa Zatlukala z Lesov SR, projekt vyhotovil Ing. arch. Peter Kulašík a realizovali ho Lesy SR, š. p. , Odštepny závod Liptovský Hrádok prostredníctvom firmy Lesostav s. r. o., Liptovský Hrádok. Cyklotrasa bola verejnosti sprístupnená 19. 7. 2011.



133. Trať nad osadou Čierny Váh. Po jej telese trate teraz vedie cyklotrasa, august 2011



134. Malý viadukt medzi Čiernym Váhom a Benkovom. 18. 4. 2012



135. Sklad uhlia z roku 1924. Foto august 2011



136. Betónový základ točne, v pozadí altánok pre cyklistov, august 2011



137. Most ponad Benkovský potok a strážnica Benkovo, august 2011

Hneď powyše v km 22.5 bolo na širšej trati nákladisko Kurdelky. Trochu ďalej v km 22.883 úvratovou výhybkou zo smeru od Liptovskej Tepličky sa vchádzalo na Benkovskú odbočku. Potom hlavná trať križovala vpravo lesnú cestu vedúcu z osady Čierny Váh do Liptovskej Tepličky. Na širšej trati bolo nákladisko Kršiarka v km 23.3. Nasledovalo nákladisko Koreňová s jednou

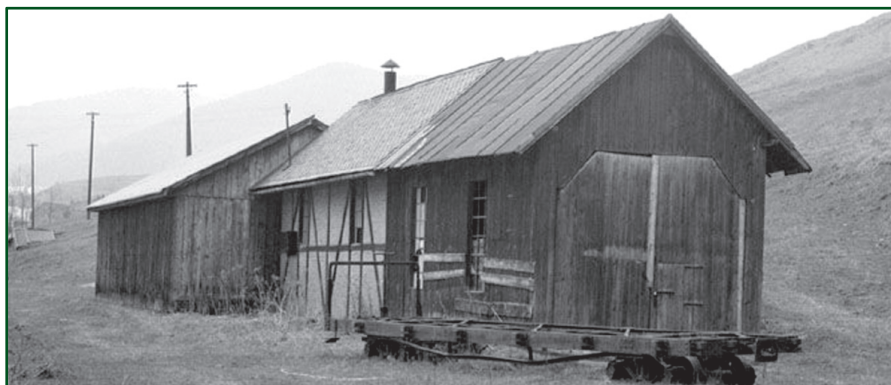
ľavostrannou vedľajšou koľajou 225 m dlhou, na ktorú sa v km 24.690 vchádzalo cez výhybku č. 1. Trať pokračovala po pravej strane lesnej cesty až do nákladiska Biely Potok. Toto nákladisko v km 26.037 – 26.308 malo jednu pravostrannú vedľajšiu koľaj č. 2 dlhú 270 m s výhybkami č. 1 a č. 2. Na širšej trati boli nákladiská Baňa v km 27.6 a Solanka v km 28.6. V úseku medzi Baňou a Solankou trať dvakrát križovala štátnu cestu vedúcu zo Šuňavy do Liptovskej Tepličky, najprv vľavo, potom vpravo. Na nákladisku Kolesárky v km 29.390 – 29.698 bola jedna pravostranná vedľajšia koľaj č. 2 s výhybkami č. 1 a č. 2. Na širšej trati nasledovali nákladiská Kolesárky v km 29.8, Sosnovo I. v km 30.6 a Sosnovo II. v km 31.4. V km 32.483 sa pravostrannou výhybkou vchádzalo na odbočku Liptovská Teplička. Odbočka bola 450 m dlhá. Na nej v km 0.251 vpravo od koľaje bola drevená strážnica a drevená nocľaháreň vlakových čiat. V km 0.300 sa cez pravostrannú výhybku vchádzalo



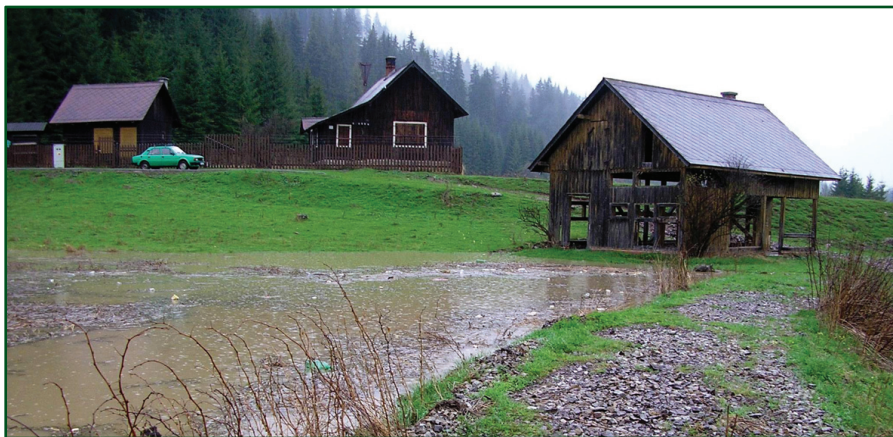
138. Zarastajúca trať na Bielom Potoku pod Liptovskou Tepličkou, okolo roku 1975



139. Odbočka Liptovská Teplička, okolo roku 1980. Strážnica s nocľahárňou, pod nimi stanica, vpravo podlhovastá výhrevňa



140. Opustená výhrevňa v Liptovskej Tepličke už bez koľajiska



141. Nocľaháreň, strážnica a torzo stanice v Liptovskej Tepličke, apríl 2004

na koľaj vedúcu cez výhrevňu v km 0.355 a cez výhybku v km 0.433 späť na koľaj odbočky. Aj keď poníže, hneď vedľa na hlavnej trase v km 32.6 bola stanica s čakárňou a záchodmi, obyvatelia Liptovskej Tepličky nastupovali na vlaky na koľaji odbočky pri výhrevni.

Budova stanice lesnej železnice v Liptovskej Tepličke rokmi chátrala. V hodine dvanástej ju zachránila správa Národného parku Nízke Tatry (NAPANT). Stavebné rozhodnutie na jej rekonštrukciu vydal Obecný úrad v Liptovskej Tepličke v marci 2004 a kolaudácia objektu sa konala v decembri 2005. Teraz slúži ako terénna stanica a informačné stredisko Štátnej ochrany prírody, Správy NAPANTu Banská Bystrica, pracovisko Liptovský Hrádok.

Strážnica PLŽ na odbočke v km 0.2 v Liptovskej Tepličke je jediná zo 8 typizovaných dre-



142. Zrekonštruovaná stanica v Liptovskej Tepličke, apríl 2011



143. Chátrajúca výhrevňa v Liptovskej Tepličke, 30. 3. 2006

vených strážnic, ktorá sa zachovala ešte v takmer pôvodnom stave. V drevenom oplotení strážnice sa nachádza aj pôvodná hospodárska budova a pôvodná drevená nocľaháreň vlakových čiat. Teraz patria tieto objekty Slovenskej agentúre životného prostredia v Banskej Bystrici.

Výhrevňa PLŽ na odbočke Liptovská Teplička nemala také šťastie ako stanica. Viacročné ustajňovanie oviec miestneho roľníckeho družstva v nej a vrstva hnoja z nich spôsobila, že drevené výstuže tehlových stien prehnili a nakoniec sa výhrevňa v júli 2007 zrútila. Dnes už po nej neostalo nič.



Poblíž stanice hlavná trať preklenula mostom potok Teplička. Jeho železná konštrukcia sa ešte zachovala. Trať križovala cestu vedúcu z Vikartoviec do Liptovskej Tepličky a obchádzala dedinu poza kopec Starý diel v súbehu s tokom Čierneho Váhu, po jeho ľavej strane. Boli tam nákladiská na širšej trati Sv. Ján v km 32.9 a Hlboká II. v km 33.1. Teraz tadiaľ vedie náučný chodník, ktorý vybudovala obec Liptovská Teplička. V km 34.553 sa z hlavnej trate vedúcej na Stanikovo ľavostrannou výhybkou odbočovalo na odbočku Rovienky, Zátureň.

IV. VOZIDLÁ POVAŽSKEJ LESNEJ ŽELEZNICE

PARNÉ RUŠNE

Na Považskej lesnej železnici boli rušne, ktoré mali vo svojom vlastníctve. Mali ich dostatok a v prevádzkyschopnom stave aj na zvládnutie nadmernej prepravy dreva po kalamitách. Považská lesná železnica požíciavala na prechodnú dobu svoje rušne na výpomoc iným lesným železničiam na Slovensku.

Všetky parné rušne, okrem rušňa Kč 4 – 199, mali pôvodne zelený náter s červeným linkovaním, rušeň U 45 905 mal linkovanie žlté. Rámy rušňov boli čierne a kolesá s kľukami červené.

Všetky vozidlá na PLŽ, okrem drobných vozidiel, mali stredné nárazníky. Parné rušne zbrojili uhlím zauhľovacím strojom v depe v Liptovskom Hrádku, v prípade potreby ručne zo skladov na trati. Vodu parné rušne čerpali pomocou parných čerpadiel z potokov na trati, miesto čerpania bolo stanovené cestovným poriadkom vlakov.

V prevádzke PLŽ sa používané rušne dobre osvedčili, okrem rušňa Kč 4 – 199. Tento rušeň mal všetky nápravy pevne uložené v ráme a preto mal problémy pri jazde v oblúkoch. Mal tiež príliš veľký výkon, preto sa hodil k ťahaní ťažkých priebežných vlakov a nie pre manipulačné vlaky s častými zástavkami.

Hlavné a stredné opravy parných rušňov PLŽ prevádzala firma Poledniak v Košiciach, neskoršie najmä Dielne ČSD vo Vrútkach. Malé opravy si robili v depe PLŽ sami. Po roku 1965 boli opravy rušňov lesných železníc v dielnach ČSD zastavené a neskoršie dostali dielne lesných železníc povolenie na všetky opravy pod dohľadom odborného kotlového dozoru.

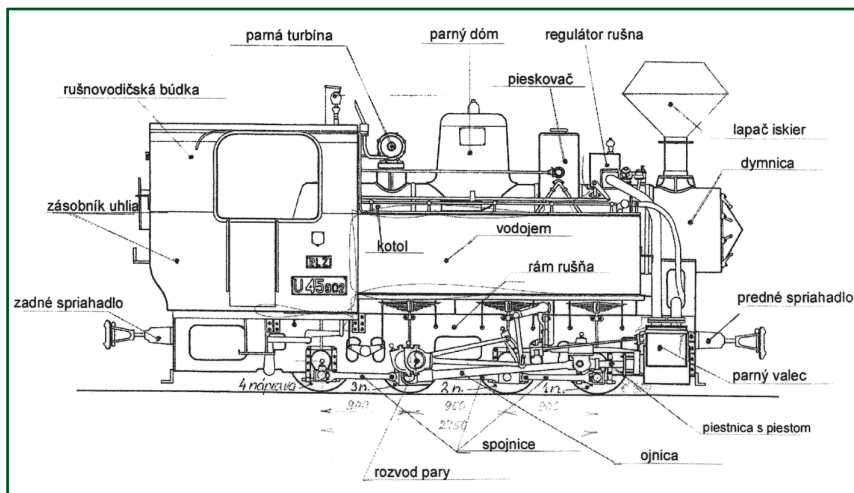
Okrem parných rušňov nákladnú dopravu zabezpečovali po roku 1947 motorové rušne Gebus a od roku 1961 aj motorové rušne Rába. Na služobné účely slúžila od začiatku prevádzky PLŽ jedna drezina, od roku 1931 dve dreziny a od roku 1959 aj jeden motorový traťový vozík. Nákladné vozne pozostávali z oplienových, plošinových, krytých a špeciálnych vozňov. Osobné vozne boli kryté uzatvorené a jeden výletný vozeň bol otvorený. Od roku 1959 osobnú dopravu zabezpečoval aj jeden motorový osobný vozeň.

PARNÉ RUŠNE U 45 902 A U 45 903 (VEV 1 A VEV 2)

V roku 1916 dodala firma Magyar Belga, ktorá stavala trať Považskej lesnej železnice (vtedy mala trať maďarský názov Vágvölgyi erdei vasut a skratku VEV), dva štvornápravové parne rušne typu 85.9 s výrobnými číslami 4279 a 4280, vyrobené v roku 1916 v lokomotívke M.k.A.G.

(Maďarská kráľovská železničná strojárň) v Budapešti. Na Považskej lesnej železnici ich označili ako VEV 1 a VEV 2.

Po vzniku Česko – Slovenska dostala lesná železnica názov Považská lesná dráha a rušne boli premenované na PLD 1 a PLD 2.



145. Parný rušeň U 45 903

Aby sa rušne dali odlíšiť od rušňov ČSD, v roku 1938 rušne preznačili podľa požiadaviek ČSD na U 45 902 (v. č. 4279) a U 45 903 (v. č. 4280). V roku 1947 bol rušeň U 45 902 zapožičaný na lesnú železnicu Kriváň – Hriňová.

U zamestnancov PLŽ mal rušeň U 45 902 prezývku Malá maďarka a rušeň U 45 903 prezývku Cifra.

Rušeň U 45 902 sa zachoval, je umiestnený v expozícii PLŽ v skanzene Liptovskej dediny v Pribyline, avšak neschopný prevádzky.

Rušeň U 45 903 bol v roku 1983 zapožičaný na prepravu muzeálnych vlakov v skanzene Kysuckej dediny vo Vychylovke. V provizórnom depe vo Vychylovke vznikol 26. 6. 1988 požiar. Počas požiaru bol rušeň poškodený. Zberatelia suvenírov z rušňa ukradli mosadzné tabuľky a výrobné štítky, kotlový certifikát aj parnú píšťalu, roštnice, poistné



146. Parný rušeň U 45 902. V rušni rušňovodič Eduard Juriš a kurič Jozef Šoltýs



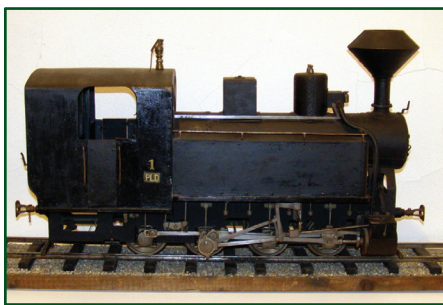
147. Parný rušeň U 45 903. V rušni rušňovodič Juriš, pod ním výpravca Šerfel, zohnutý zámočník Čajník, pri ňom učeň

železnici (ČHŽ) v sezóne 2009, kde je v prevádzke doteraz. Rušňovodiča na ňom vykonáva Mário Brnický a kuriča Peter Turňa z Čierneho Balogu, ktorý tiež posledný rok pomáhal pri oprave rušňa. Rušeň U 45 903 bol ako najspoľahlivejší vyše 55 rokov najviac zaraďovaný do prevádzky. Aj po 95 rokoch je prevádzkyschopný. Je to kráľ rušňov Považskej lesnej železnice.

Obidva rušne U 45 902 a U 45 903 sú typu 85.9 a konštrukčne zhodné. Rám rušňa, kotol, vane na vodu a búdka pre obsluhu sú znitované z oceľových plechov a profilov. Je to dvojčítá tendrovka s usporiadaním náprav D. Tretia náprava je hnacia. Rušeň má vonkajší rám a vonkajší rozvod pary Stephenson. Križiak má jedno horné vedenie. Prestavovanie rozvodu sa robí pákou z búdky rušňovodiča. Obidve krajné nápravy sú konštrukcie Klein – Linder bez vratných pružín. Táto konštrukcia náprav umožňuje rušňu prechádzať aj oblúky s malým polomerom. Vypruženie rušňa je ôsmymi deväťlistovými pružinami. Pružiny tretieho a štvrtého dvojkolia majú medzi sebou vahadlá. Na dymnici je komín v tvare banky, v ktorej je ružica na lapanie iskier. Na ležatom kotle je vodočistič typu Pecz Rejtő, pieskovač, parojem a turbodynamo typu Ropa. U rušňa U 45 903 je pec medená. V minulosti mal rušeň vodočistič umiestnený pred rušňovodičskou búdkou. Na parojeme sú dva poistovacie ventily. Trubky od pieskovača sú vyvedené pred prvú nápravu vo smere jazdy v obrátenom postavení. Rušeň je vybavený jednou pákovou ručnou brzdou, ktorá pôsobí na druhú a tretiu nápravu, ale len z jednej strany. Na streche búdky je píšťala a násypný otvor na uhlie. Na zadnej strane búdky je držiak pre uchytenie dvoch



148. Tabuľka



149. Maketa

Parný rušeň PLD 1 (U 45 902)

hadíc na nasávanie vody do vodných nádrží o objeme 4 m³. Vane na vodu sú umiestnené po oboch stranách ležateho kotla. Kotol je vystrojený dvoma skúšobnými kohútmi, jedným manometrom a jedným vodoznakom. Zásoba uhlia na rušni je 1,5 m³.

Technické údaje rušňov U 45 902 a U 45 903

Výrobca / rok výroby	M.k.A.G Budapešť / 1916
Výrobné číslo	4279 a 4280
Výkon	90 k
Počet náprav	4
Hmotnosť prázdneho / vyzbrojeného rušňa	cca 13,1 / 17,6 t
Rýchlosť	24 km/hod.
Najmenší polomer oblúka	25 m
Dĺžka cez spriahadlá / šírka / výška	6410 / 2264 / 3400 mm
Počet žiarníc	92
Plocha roštu	0,75 m ²
Výhrevná plocha	30,7 m ²
Tlak pary	1,4 MPa
Priemer valcov	280 mm
Zdvih piesta	300 mm
Vodojem / Zásobník uhlia	4 m ³ / 1,5 m ³

PARNÉ RUŠNE U 3575 A 3576 (VEV 3 A VEV 4)

Firma Magyar Belga v roku 1915 dodala na Magyar Királyi Főerdőhivatal Liptó – Ujvár, Főerdőhazi erdei vasut (Uhorský kráľovský hlavný lesný úrad Liptovský Hrádok, Lubochnianska lesná železnica) dva parné rušne typu 106.2, vyrobené v roku 1915 v lokomotívke M.k.A.G. v Budapešti pod výrobnými číslami 3575 a 3576. Aj keď boli rušne objednané pre lubochniansku železnicu, označili ich skratkami povážskej železnice VEV 3 a VEV 4 a nie FEV, čo bola skratka pre lubochniansku železnicu. Vysvetlenie prečo tak urobili, môže byť to, že ich vyúčtovali na stavbu povážskej železnice. Veď lubochnianska železnica aj povážská železnica patrili pod jeden hlavný lesný úrad v Liptovskom Hrádku.

Rušeň VEV 3 (v. č. 3575) krátko slúžil na výstavbu Povážskej lesnej železnice a v roku 1916 bol preložený na Lubochniansku lesnú železnicu, kde bol v prevádzke pod označením U 3575 až do zrušenia tejto trate v roku 1966. Zamestnanci ho



150. Parný rušeň U 3575 (VEV3) na Lubochnianskej lesnej železnici

nazývali Anča. Potom rušeň predali Štátnym cestám, závod Ružomberok, kde ho používali ako vyhrievací kotol na asfalt. Nakoniec ho v roku 1975 zlikvidovali v Kovošrote v Ružomberku.

Rušeň VEV 4 (v. č. 3576) podľa niektorých prameňov premiestnili na Magyar kiraly erdő-gazdátóság, Lugos – Bégamonostori erdei vasút (Uhorský kráľovský ekonomický úsek, Lesná železnica Lugos – Bégamonostor, teraz v Banáte v Rumunsku Lugo – Mănăștiur). V roku 1948 Caile ferate Forestiere (Rumunské lesné železnice) prideliili rušňu číslo CFF 763.259.

Technické údaje rušňov VEV 3 a VEV 4

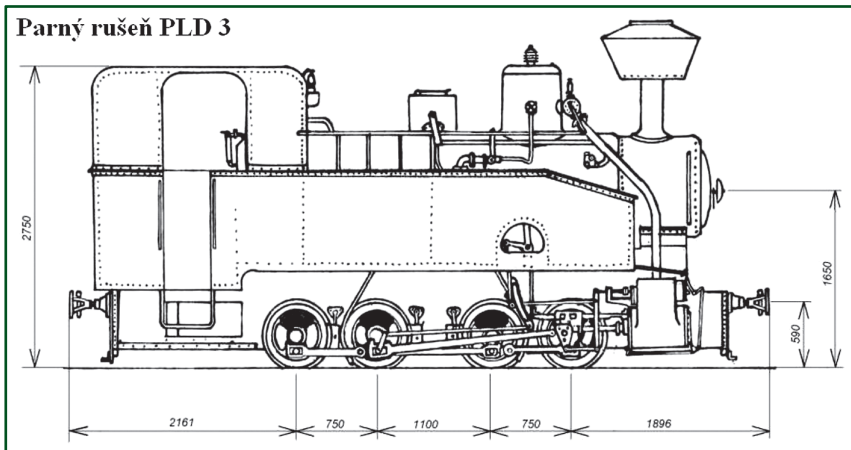
Výrobca / rok výroby	M.k.A.G Budapešť / 1915
Výrobné číslo	3575 a 3576
Výkon	50 k
Počet náprav	3
Hmotnosť prázdneho / vyzbrojeného rušňa	7,9 / 10,2 t
Dĺžka cez spriahadlá / výška	4966 / 3050 mm
Výhrevná plocha	22,3 m ²
Tlak pary	1,2 MPa
Priemer valcov	220 mm
Zdvih piesta	300 mm

PARNÝ RUŠEŇ 4727

Na lesnú železnicu v Liptovskom Hrádku dodala lokomotívka M.k.A.G Budapešť 1. 7. 1919 štvornápravový parný rušeň typu 85.9 o výkone 90 HP pod výrobným číslom 4727. Bolo to už po vzniku Česko – Slovenska a tak rušeň zakrátko predisponovali do Maďarska. V roku 1926 slúžil na lesnej železnici v Galgamácsi, v roku 1955 ho prečíslovali na 437.404 a od roku 1964 bol na štátnej lesnej železnici v Matre.

PARNÝ RUŠEŇ PLD 3

V roku 1930 vyrobili v lokomotívke Českomoravská Kolben Danek v Prahe rušeň typu D 760/90, výrobné číslo 1542, usporiadanie Dt. Na Považskej lesnej dráhe ho označili ako PLD



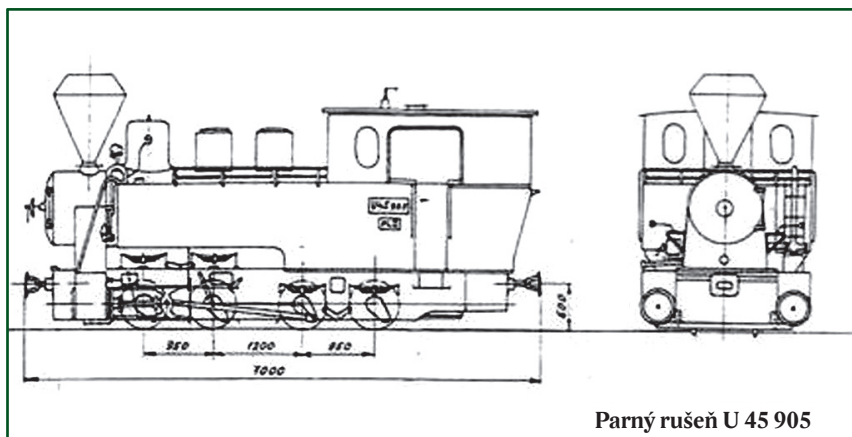
3. Tu rušeň jazdil do roku 1936, kedy ho preložili na lesnú železnicu v Ust-Čornej na Podkarpat-skej Rusi (patrila vtedy pod Česko – Slovensko) v majetku Riaditeľstva štátnych lesov Bušina. Táto lesná železnica bola v prevádzke do októbra 1998, kedy ju zničila veľká povodeň.

Technické údaje rušňa PLD 3

Výrobca / rok výroby	ČKD Praha / 1930
Výrobné číslo	1542
Výkon	90 k
Počet náprav	4
Hmotnosť prázdneho / vyzbrojeného rušňa	12,5 / 17,7 t
Dĺžka cez spriahadlá / šírka / výška	6657 / 2136 / 2950 mm
Výhrevná plocha	31,6 m ²
Tlak pary	1,2 MPa
Priemer valcov	275 mm
Zdvih piesta	300 mm

PARNÉ RUŠNE U 45 904 A U 45 905

Namiesto rušňa PLD 3 presunuli v roku 1937 z lesnej železnice Spišská Belá – Lendak na Považskú lesnú železnicu rušeň O&K, vyrobený firmou Orestein & Koppel v Berlíne v roku 1920, výrobné číslo 9424. V roku 1938 bol rušeň označený ako U 45 904. V roku 1947 bol na generálnej oprave (GO) v Dielňach ČSD vo Vrútkach, v roku 1959 bol v dobrom stave. Zamestnanci mu dali prezývku Kopíl (malý). Na PLŽ slúžil až do roku 1963, vtedy ho odpredali Cestnej správe v Žiline na vyhrievací kotol.



Parný rušeň U 45 905

Keď bola v roku 1939 lesná železnica v Spišskej Belej zrušená, bol odtiaľ na PLD predispo-novaný aj rušeň O&K, vyrobený firmou Orestein & Koppel v Berlíne v roku 1912, výrobné číslo 5855. Na PLD ho označili ako U 45 905. Oceľové ohnisko mu 7. 6. 1947 vymenili za medené. V roku 1959 bol mimo prevádzky a išiel do Dielní ČSD vo Vrútkach na GO, pri ktorej mu 23. 12. 1959 vymenili kotol za nový s výrobným číslom 1711 a zosilnili osy. Zamestnanci mu dali meno Barbora. Je to jediný úzkorozchodný rušeň firmy Orestein & Koppel Berlín na Sloven-



153. Rušeň U 45 905 v skanzene v Pribylina, 2010

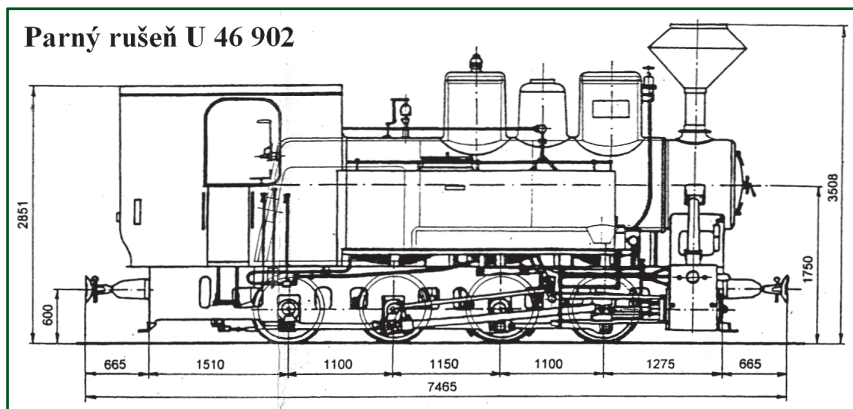
je bankovitý komín s ružicou pre lapanie iskier. Na ležatom kotle sú upevnené dva pieskovače a parojem. Na parojeme sú dva pružinové poisťovacie ventily. Z jedného pieskovača sa pieskuje pred druhou nápravou pri jazde v obrátenom postavení a z druhého pieskovača sa pieskuje pred treťou nápravou pri jazde vpred. Rušeň je vybavený ručnou a parnou brzdou. Na streche búdky je píšťala a otvor násypníka uhlia. Po stranách ležateho kotla sú umiestnené vane na vodu. Po okrajoch horných plôch vaní sú ohrádky, do ktorých sa ukladá hadica na nasávanie vody do vaní. Kotel má dva kohúty na skúšanie vodným tlakom, jeden manometer a jeden voľnoznak. Vpredu na ľavej strane je rebrík na výstup na kotel rušňa.

Technické údaje rušňov U 45 904 a U 45 905

Výrobca	Orestein & Koppel Berlín
Rok výroby	1920 a 1912
Výrobné číslo	9424 a 5855
Výkon	90 a 110 k
Počet náprav	4
Hmotnosť prázdneho / vyzbrojeného rušňa	16 / 22 t
Rýchlosť	25 km/hod.
Najmenší polomer oblúka	40 m
Dĺžka cez spriahadlá / šírka / výška	7000 / 2200 / 3800 mm
Počet žiarníc	108
Výhrevná plocha	35,4 m ²
Tlak pary	1,4 MPa
Priemer valcov	289 mm
Zdvih piesta	300 mm

PARNÝ RUŠEŇ U 46 902

Ministerstvo hospodárstva Slovenskej republiky v roku 1942 objednalo z lokomotívky M.Á.V.A.G. (Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára, po slovensky Strojárne maďarských kráľovských štátnych železníc – predtým strojáreň M.k.A.G.) v Budapešti dva rušne rady 70.19. Na Čiernohronskú lesnú železnicu bol dodaný rušeň, ktorý dostal označenie U 46 901 a na Považskú lesnú železnicu v roku 1943 rušeň s výrobným číslom 5278, ktorý označili ako U 46 902 a zamestnanci ho nazývali Veľká maďarka. V čase rušenia PLŽ v roku 1972 bol mimo prevádzky. Rušeň je v depe v skanzene liptovskej dediny v Pribyline ako exponát.



155. Parný rušeň U 46 902

Rám, kotol a búdka rušňa sú z plechov a profilov, spojených nitovaním. Je to dvojčitý rušeň s usporiadaním náprav D. Tretia náprava je hnacia. Prvá a štvrtá náprava je riešená systémom Klien – Linder bez vratných pružín. Rušeň má vonkajší rám a vonkajší rozvod Heusinger. 1.

Vypruženie rušňa je ôsmymi deväťlistovými pružinami bez prevahadlovania. Na dymnici je bankovitý komín s ružicou na lapanie iskier. Na ležatom kotle je umiestnený prehrievač pary, pieskovač a turbodynamo Ropa. Na parojeme sú dva poisťovacie ventily systému MÁV. Na streche búdky je píšťala a násypný otvor na uhlie. Po stranách kotla sú vane na vodu. Okolo dolných plôch vaní sú osadené ohrádky na odloženie hadíc na čerpanie vody do vaní.

Parné rušne Považskej lesnej železnice		
Rok	Počet	Označenie
1915 – 1930	2	U 45 902, U 45 903
1930 – 1936	3	U 45 902, U 45 903, PLD 3
1937 – 1939	3	U 45 902, U 45 903, U 45 904
1939 – 1942	4	U 45 902, U 45 903, U 45 904, U 45 905
1943 – 1958	5	U 45 902, U 45 903, U 45 904, U 45 905, U 46 902
1959 – 1962	6	U 45 902, U 45 903, U 45 904, U 45 905, U 46 902, Kč 4 – 199
1963 – 1968	5	U 45 902, U 45 903, U 45 905, U 46 902, Kč 4 – 199
1969 – 1972	4	U 45 902, U 45 903, U 45 905, U 46 902

Technické údaje rušňa U 46 902

Výrobca / rok výroby	M.Á.V.A.G. Budapešť / 1942
Výrobné číslo	5278
Výkon	120 k
Počet náprav	4
Hmotnosť prázdneho / vyzbrojeného rušňa	18,3 / 23,3 t
Dĺžka cez spriahadlá / šírka / výška	7465 / 2280 / 3508 mm
Počet žiarníc	92
Výhrevná plocha	48,14 m ²
Tlak pary	1,4 MPa
Priemer valcov	325 mm
Zdvih piesta	350 mm

PARNÝ RUŠEŇ KČ 4 – 199 (ŠKODA 2064)

V roku 1949 bol v sérii, pozostávajúcej zo 4 kusov, vyrobený v závode Škoda Plzeň rušeň KČ 4 – 199 typu 750 DP 150, výrobné číslo 2064/49. Je na prehriatu paru. Tender rušňa vyrobila Prvá brnenská a kráľovopolská strojárň – Gottwaldové závody Kráľovo Pole. Rušeň bol dodaný Manganorudným a kyzovým závodom Chvaletice. Niektoré pramene uvádzajú, že bol krátko v prevádzke v Švermových železniarňach v Podbrezovej. V roku 1956 ho z Podbrezovej previezli do Liptovského Hrádku, kde bol v súpisе voznového parku PLŽ uvedený ako parný rušeň Škoda 2064. Bol zakúpený za 181 384 Kčs. Zamestnanci mu dali prezývku Sulika. Rušeň bol v roku 1968 navrhnutý na zrušenie, avšak v roku 1979 ho kompletne zrenovovali ako výstavný exponát v Švermových železniarňach v Podbrezovej a prideliili mu číslo Sko 2696.



155. Parný rušeň Kč 4 – 199 v skanzene v Pribyline, 2011

Technické údaje rušňa Kč 4 – 199

Výrobca / rok výroby / výr. číslo	Škoda Plzeň / 1949 / 2064/49
Výkon	150 k
Počet náprav	4
Hmotnosť prázdneho / vyzbrojeného rušňa	18,8 / 28 t
Maximálna rýchlosť	35 km/hod.
Najmenší polomer oblúka	40 m
Dĺžka cez spriahadlá / šírka / výška	10664 / 2136 / 2870 mm
Počet žiarníc	71
Plocha roštu / Výhrevná plocha	1,01 m ² / 32,96 m ²
Tlak pary	1,3 MPa
Priemer valcov	285 mm
Zdvih piesta	300 mm
Vodojem / Zásobník uhlia	5,2 m ³ / 20 m ³

Rušeň Kč 4 – 199 bol v ostatných rokoch zrekonštruovaný prostredníctvom niekoľkých grantov z ministerstva kultúry a rekonštrukcia vyšla asi na milión slovenských korún. Jeho rekonštrukciu previedla firma OKV Martin. Od roku 2006 je funkčný v skanzene v Pribyline, prezývaný Kačena. Je to jediný rušeň PLŽ, ktorý má tender.

MOTOROVÉ RUŠNE

GEBUS G40

Rušeň vyrobila lokomotívka Ferrovía Praha v roku 1943 pod výrobným číslom 499. Pri výrobe bol upravený na drevoplyn. Vytvárač plynu bol umiestnený na čele rušňa. Z výrobnej lokomotívky bol dodaný na lesnú železnicu v Žarnovici.

V roku 1947 už gebus nachádzame na PLŽ. Z dokumentov sa dozvedáme, že bol nepojazdný a potrebovali ho čo najskôr opraviť na dopravu na krátkych tratiach, aby sa im uvoľnil jeden parný rušeň „na dopravu dreva z lesných dolín pri plnení plánu dvojročnice“. Na rekonštrukciu gebusu objednali od firmy Tatra v Kopřivnici na Morave v marci 1947 štvorvalcový naftový motor Tatra T 114 o výkone 45 k a od firmy Katena v Sobědruchoch pri Tepliciach v Čechách v apríli 1947 triplexnú valčekovú reťaz. V roku 1954 zakúpili pre gebus 2 trakčné elektromotory za 5 200 Kčs. Po roku 1959 namontovali medzi chladič a motor gebusu dvojvalcový kompresor poháňaný z kľukového hriadeľa motora, na výrobu stlačeného vzduchu pre pohon pneumatických zbijačiek pri prácach na tratiach a v traťovom



*157. Gebus G40 s pridaným kompresorom
a elektrocentrálou v Liptovskom Hrádku na
Prekážke, okolo roku 1980*

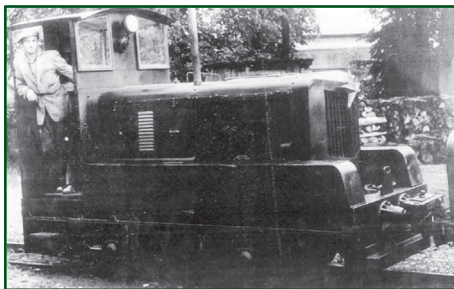
kameňolome. Motor gebusu poháňal aj elektrocentrálu pre zvárací aparát, elektrické vŕtačky a iné. Gebus bol preto používaný najmä ako ťažné vozidlo pracovného vlaku.

V roku 1983 tento gebus s ďalšími vozidlami z PLŽ dali do dočasného užívania Kysuckému múzeu na Historickú lesnú úvratovú železnicu (HLÚŽ) v skanzene Kysuckej dediny vo Vychylovke. V roku 1988 ho odtiaľ zobrali na rekonštrukciu do Lokomotívneho depa (LD) Brno a hneď nato v júni 1988 ho poškodil požiar depa vo Vychylovke. V roku 1993 bol opäť na rekonštrukcii v LD Brno, pri ktorej dostal novú kapotu, ktorá úplne zmenila jeho vzhľad.

V roku 1998 tento rušeň Gebus G40 získala Čiernohronska železnica (ČHZ), kde jazdí pod označením Ferrovia G40 499/1943 (704.902-6).

GEBUS BNE 50

Tento dieselelektrický rušeň bol vyrobený v roku 1952 v Stavostroj Radotín pri Prahe pod výrobným číslom 21050. Rušeň mal naftový vodou chladený trojvalcový motor Škoda 3S110 (preto ho nazývali gebus Škoda). Motor bol priamo spojený s trakčným dynamom s menovitým výkonom 33 kW. Jednosmerným prúdom o napätí až 255 V boli cez kontrolér napájané dva jednosmerné trakčné motory, spojené s hnacími nápravami pomocou valčekových reťazí. Výkon rušňa sa reguloval otáčkami spalovacieho motora.



**158. Gebus BNE50 na posune na pîle v Liptovskom Hrádku, okolo roku 1960.
Rušňovodič Koloman Cupra**

Rušeň mal kapotu pre stanovisko rušňovodiča. Mal dve na sebe nezávislé hnacie nápravy. Každá náprava v rosochovom prevedení bola vystužená dvoma listovými pružnicami. Trakčné motory boli v ráme upevnené vykŕvne. Zhora boli zavesené na hriadeľ a zospodu uchytané dvoma napínacími skrutkami, ktoré zároveň slúžili ako napínače reťazí. Prevod medzi trakčným motorom a nápravou na pomalšie otáčky bol Gallovou reťazou.

Technické údaje rušňa Gebus BNE50

Výrobca / rok výroby	Stavostroj Radotín / 1952
Motor / Výkon / Počet valcov	Š 3S110 / 45 k (33 kW) / 3
Prenos výkonu	elektrický
Ťažná sila	23,05 kN
Počet náprav	2
Hmotnosť	8,6 t
Rýchlosť	18 km/hod.
Najmenší polomer oblúka	12 m
Dĺžka cez spriahadlá / šírka / výška	4210 / 1350 / 2460 mm

Rušne Gebus Ferrovia G40 a Gebus Škoda BNE50 slúžili na PLŽ najmä na posune na vlečkách drevoskladu a pily v Liptovskom Hrádku. Keď bol v oprave motorový osobný vozeň M 21006, premával denne na trati Gebus Škoda BNE50 s jedným osobným vozňom z Liptovského Hrádku na Čierny Váh a späť.

Gebus Škoda BNE50 bol na PLŽ až do 15. 2. 1973, kedy bol spolu s parným rušňom Orenstein & Koppel, ktorý sa mal na PLŽ prerobiť na pohon so spaľovacím motorom, odvezený do Kovošrotu v Bytčici.

V roku 1994 si Mário Brnický zakúpil 2 Gebusy BNE50 z Bohumína. Uviedol ich do prevádzky schopného stavu a robil s nimi krátke jazdy pre návštevy zo škôl na koľajisku pred náhradným depom v objektoch bývalej motorárne štátnych lesov. V roku 2001 boli spolu s ostatnými vozidlami presťahované do skanzenu v Pribyline.

V roku 2003 bol z Vychylovky ako náhrada za Gebus G40 daný Gebus BN50. V roku 2008 ho zrekonštruovali do prevádzkyschopného stavu z grantu ministerstva kultúry. Rekonštrukciu vykonala firma RUDOS Ružomberok.

PARNÝ RUŠEŇ ORENSTEIN

Vyrobila ho lokomotívka Orenstein & Koppel v Berlíne v roku 1915 s výrobným číslom 7063. Bol v prevádzke na Rečkovskej lesnej dráhe v Rečkove u Bakova nad Jizerou v Čechách.

Na PLŽ ho mali zrekonštruovať na pohon so spaľovacím motorom, čo sa však nerealizovalo. Tento rušeň mal 3 nápravy a výkon 50 k. Bola to dvojčítá tendrovka s usporiadaním náprav C, s vnútorným rámom a rozvodom Heusinger. Križiak mal jedno horné vedenie. Vypruženie prvých dvoch náprav bolo dvoma spoločnými osemlistovými pružinami.

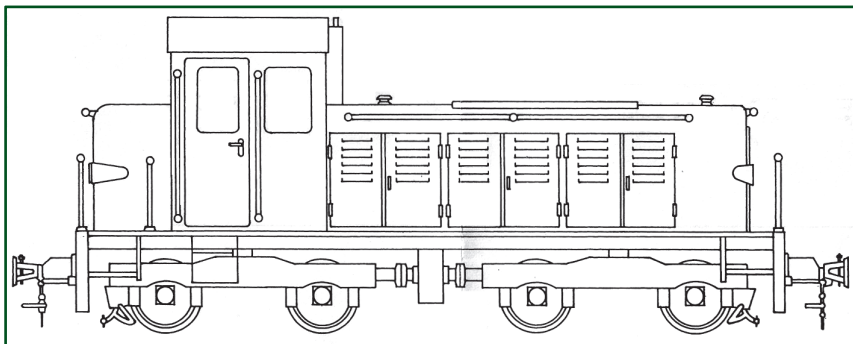
Rušeň Orenstein bol na PLŽ rozpálený a 15. 2. 1973 odvezený do Kovošrotu v Bytčici.



*159. Parný rušeň 7063 v depe
v Liptovskom Hrádku*

RÁBA M 42 023 A M 42 032

V druhej polovici 20. storočia sa už vyrábali moderné motorové rušne. Ich zbrojenie bolo menej náročné ako u parných rušňov. Keďže sa v Československu vyrábali len motorové rušne s malým výkonom, bolo v roku 1960 pre lesné železnice objednaných v Maďarsku 10



160. Motorový rušeň Rába

dieselelektrických rušňov Rába, typ M.042. Vyrobila ich strojárň Vagon és Gépgyár v Györi. Na PLŽ boli v roku 1961 dodané dva rušne Rába, M 42 023 s výrobným číslom 5056 a M 42 032 s výrobným číslom 5567. Každý z rušňov bol zakúpený za 365 793 Kčs.

Rušeň Rába je štvornápravový s usporiadaním BoBo. Prenos výkonu je hydrodynamický. Spalovací naftový šesťvalcový motor typu 6 JS 13.5/17 o výkone 135 k pri 1500 ot/min. poháňa hydrodynamickú jednomeničovú prevodovku Voith L 16/GH. Tá je kĺbovým hriadeľom spojená s automatickým radením rýchlostných stupňov bez prerušenia ťažnej sily. K tejto prevodovke je pripojená ďalšia prevodovka, ktorá umožňuje reverzáciu a redukčný stupeň v posunovacom režime. Z prevodovky je krútiaci moment prenášaný dvoma kĺbovými hriadeľmi do rozvodných prevodoviek v jednotlivých podvozkoch. Riadenie rušňa je prevádzané stlačeným vzduchom.

Technické údaje rušňov M 42 023 a M 42 032

Výrobca / rok výroby	Vagon és Gépgyár Győr / 1961
Výrobné číslo	5056 a 5567
Motor	6 JS 13.5/17
Výkon	135 k
Počet valcov	6
Počet náprav	4
Hmotnosť	17 t
Rýchlosť	25 km/hod.
Najmenší polomer oblúka	50 m
Dĺžka cez spriahadlá / šírka / výška	8965 / 2390 / 3415 mm



161. Motorový rušeň Rába M 42 023

Rušne Rába mali časté poruchy a bol na ne nedostatok náhradných dielov. Na iných lesných železniach boli zanedlho nepojazdné. Vďaka starostlivej údržbe pracovníkov PLŽ, obidva rušne Rába jazdili až do ukončenia prevádzky na PLŽ v roku 1972. Kvôli nim upravovali aj trať, najmä v oblúkoch. V zimných mesiacoch však boli Ráby na PLŽ málo používané, lepšie

to zvládali parné rušne. Tak sa parné rušne zachovali, napriek tomu, že ich mali motorové rušne nahradiť.

Rušeň M 42 023 bol po zrušení prevádzky na PLŽ začas požíčaný v železniarňach v Podbrezovej, potom ho vrátili späť do Liptovského Hrádku. Spolu s parným rušňom

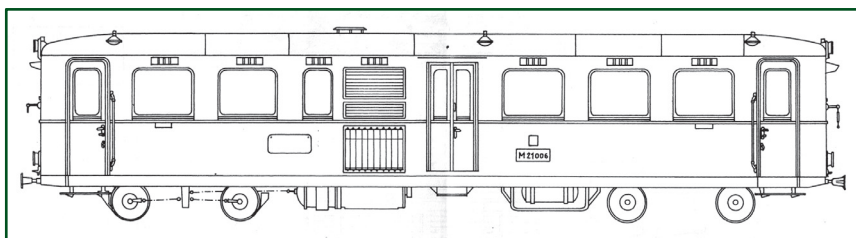
U 45 903 ho v roku 1983 požičali do skanzenu vo Vychylovke. Pri požari depa vo Vychylovke v roku 1988 bol neopraviteľne poškodený. Po vrátení do Liptovského Hrádku bol odstavený na plošinovom vozni. Keď v roku 2001 previezli vozňový park do skanzenu v Pribyline, vrak rušňa skončil v šrote.

Rušeň M 42 032 v novembri 2001 previezli do skanzenu v Pribyline, kde je schopný prevádzky.

OSOBNÝ MOTOROVÝ VOZEŇ M 21 006

Osobný motorový vozeň M 21006 mal pôvodné označenie M 21 007. Pod výrobným číslom 63726 ho v roku 1947 vyrobila Ringhoffer Tatra Praha a.s., závod Kopřivnica. Z výroby bol 30. 12. 1947 dodaný na úzkokolejnú železnicu ČSD Třemešná v Sliezku – Osoblaha na Morave.

Preprava lesných zamestnancov a detí do škôl časom vyžadovala, aby v úseku Liptovský Hrádok – Čierny Váh jazdil osobný vlak denne. Preto v roku 1959 kúpila Krajská správa lesov v Žiline z uvedenej osobláskej železnice pre PLŽ vyradený motorový osobný vozeň. Keďže vozeň M 21 006, ktorý chceli kúpiť, bol v horšom stave ako vozeň M 21 007, pri revízií pred predajom na vozňoch zamenili cedulky a po nich vozeň M 21 007 prišiel na PLŽ ako M 21 006. Zakúpili ho od ČSD za 208 689 Kčs. Hneď v roku 1959 ho na PLŽ opravili a bol prevádzky schopný.



162. Osobný motorový vozeň M 21 006

Je to štvornápravový podvozkový vozeň rady M 21.0 s jedným hnacím podvozkom s dvoma oddielmi pre cestujúcich a s dvoma čelnými stanoviskami rušňovodiča. Rám vozňa je z hlavných pozdĺžnych profilov a priečnych profilov zvarovaný elektrickým oblúkom, ktorý je na dvojnápravových podvozkoch uložený pomocou guľovej torny a klzníc. Každé dvojkolie je voči podvozku vypružené 2 listovými pružnicami a 4 vinutými pružinami. Nápravové ložiská sú valivé, typu SKR. Vozeň je poháňaný benzínovým šesťvalcovým vzduchom chladeným moto-

rom, ktorý má pri otáčkach 1400 ot/min. výkon 120 koní (88 kW). Prenos výkonu je mechanický cez trojstupňovú mechanickú prevodovku. Rýchlostné stupne sa zaraďujú pomocou stlačeného vzduchu. Medzi motorom a prevodovkou je dvojlamelová suchá spojka s elektromagnetickým vysúvaním. Od prevodovky je krútiaci moment vedený hriadeľom s dvoma gumovými kĺbmi do rozvodovky hnacieho podvozku. Z tejto rozvodovky vychádzajú kľbové hriadele, ktoré poháňajú nápravy cez kužeľovité súkolie v nápravových prevodovkách. Tlaková brzda Knorr pôsobí na všetky kolesá, ručná brzda len na podvozok prilahlý k stanovisku rušnovodiča.

Skriňa vozňa je rozdelená na dva oddiely, väčší má 23 miest na sedenie a menší 15 miest, spolu 38 miest. Počet miest na státie je 12. Sedadlá s usporiadaním 2 + 2 sú drevené s vankúšovými opierkami. Medzi týmito oddielmi pre cestujúcich je služobný oddiel a záchod. Vykurovanie vozňa je výfukovými plynmi z motora, vetranie zabezpečujú LP vetráky.

Na stanovisku rušnovodiča sú v lavej časti páka predvoliča rýchlostných stupňov, páka spojky a akceleračtor, tlačidlo húkačky, ovládacia skriňa spúšťača, rýchlomer, otáčkomer a tlakomer mazacieho oleja. Na pravej strane stanoviska je reverzačná páka, brzdič Knorr, koleso ručnej brzdy a tlakomer brzdy. Stierače okien sa dajú otáčať len ručne. Skriňa vozňa je červenohnedej farby so žltou linkou, podvozky a rám sú čierne a strecha šedá.



163. Interiér vozňa M 21 006



164. Stanovisko rušnovodiča vo vozni M 21 006

Technické údaje motorového osobného vozňa M 21006 (pôvodne M 21007)

Výrobca / rok výroby	Ringhoffer Tatra Praha, závod Kopřivnica / 1947
Výrobné číslo	63726
Výkon motora	120 k (88 kW)
Počet valcov motora	6
Prenos výkonu	mechanický
Počet náprav	4
Hmotnosť prázdneho / plného vozňa	16,5 / 20,7 t
Rýchlosť	35 km/hod.
Najmenší polomer oblúka	60 m
Dĺžka cez spriahadlá / šírka / výška	13910 / 250 / 3500 mm
Počet miest na sedenie / státie	38 / 12



165. Osobný motorový vozeň M 21 006 na skúšobnej jazde na Liptovskú Tepličku, 21. 6. 1968

Keď v roku 1968 zrušili pravidelnú verejnú osobnú dopravu, motorový osobný vozeň M 21 006 vozil lesných robotníkov, najmä na sadenie stromčekov, až do konca prevádzky PLŽ.

V novembri 2001 bol prevezený z Liptovského Hrádku do skanzenu v Pribyline.

OSOBNÝ VOZEŇ BA/U 3

Je to prípojný vozeň k motorovému vozňu M 21 006, ktorý používali na PLŽ pri zvýšenej osobnej doprave. Je zostavený z dvoch vyradených motorových vozňov M 21.0, ktoré boli zakúpené spolu s vozňom M 21 006. Podvozok vozňa Ba/u 3 je prevzatý z vozňa M 21 003 a skriňa z vozňa M 21 008.

Motor, prevody, stanoviská rušňovodiča, vetracie žalúzie k motoru a dvere do batožinového priestoru boli odstránené. Ponechané boli obidve ručné brzdy. Do zrušeného batožinového priestoru namontovali ďalších 10 sedadiel, čím sa ich počet zvýšil na 48. V bočných stenách vozňa v miestach, kde bol batožinový priestor, zhotovili 3 ďalšie okná. Do vozňa nainštalovali naftový agregát na vykurovanie teplým vzduchom. Najprv mal vozeň označenie M 21 003, neskôršie ho preznačili na Ba/u 3. Vozeň nepoužívali len ako prípojný k M 21 006, ale aj ako osobný vozeň do iných vlakov.

Farba vozňa je rovnaká ako motorového vozňa M 21 006. V apríli 2002 ho z Liptovského Hrádku previezli do skanzenu v Pribyline.

TRAŤMAJSTROVKA DREZINA FREUND

V zozname vozidiel PLD z roku 1921 je uvedená aj 1 drezina. V tom roku ju používali aj pracovníci učtárne riaditeľstva štátnych lesov na výplaty mzdy na lesných správach. Keďže ju pritom často pokazili, vyšlo nariadenie používať ju len na kontrolu trate lesnej železnice. Je pravdepodobné, že ide o drezinu Freund 1772, aj keď niektorí autori uvádzajú, že na PLD ju dodali až v roku 1927.

Drezinu vyrobila nemecká firma Draisienbau Freund v Hamburgu. Táto drezina bez kabíny pôvodne mala dvojtaktný benzínový jednovalcový motor so samočinnými ventilmi. Tento vzduchom chladený motor mal vrtanie 56 mm a zdvih 60 mm. Obsah valca bol 160 cm³. Zamestnanci dali drezine prezývku Frajtka. V roku 1936 ju mala pridelenú pre svoju potrebu Lesná správa Čierny Váh. V roku 1954 pri prevádzke drezina spotrebovala 1 785 litrov benzínu, podľa toho pri spotrebe 7 litrov / 100 km mala v tom roku prejsť 25 500 km.

DROBNÉ MOTOROVÉ VOZIDLÁ



166. Drezina Freund v skanzene v Pribyline

V zoznamoch PLD (PLŽ) túto drezinu uvádzali ako Freund, niekedy ako Hamburg. Po nehode so smrteľným následkom bola drezina v roku 1958 zrekonštruovaná a pôvodný motor bol nahradený motorom ČZ 175. Od vtedy ju uvádzali ako neotypovanú drezinu Jawa 175. Nový motor má trojstupňovú prevodovku a prednú nápravu poháňa Gallovou reťazou.

Drezina Feund má dve nezávislé brzdy, nožnú a ručnú. Nožná brzda pôsobí na zadnú nápravu a páková ručná brzda na prednú nápravu. Nad prednou nápravou je sedadlo pre dve osoby a vzhľad nad motorom je sedadlo vodiča.

Trafmajstrovská drezina Feund 1772 sa mohla používať len v lete a za denného svetla. Ak sa výnimočne musela použiť v noci, mohla jazdiť rýchlosťou najviac 10 km/hod., aby hlavne na priecistiach nedošlo k jej vykoľajeniu. Bola pojazdná až do ukončenia prevádzky na PLŽ. Teraz je v skanzene v Pribyline, po oprave členmi SPLŽ je v prevádzkyschopnom stave.

Technické údaje pôvodnej dreziny Feund

Výrobca	Draisienbau Freund Hamburg
Výkon motora	2,5 k
Počet valcov	1
Vŕtanie	56 mm
Zdvih	60 mm
Obsah valcov	150 m ³
Spotreba benzínu na 100 km	6 – 7 litrov
Spotreba oleja na 100 km	0,5 – 0,6 litra
Obsah benzínovej nádrže	5 litrov
Prenos výkonu	mechanický
Počet náprav	2
Hmotnosť neobsadenej dreziny	186 – 200 kg
Rýchlosť	33,5 km/hod.

DREZINA TATRA 15A

Túto osobnú drezinu vyrobila Tatra, a. s., Kopřivnica v roku 1930 po výrobnom čísle 15 540. Na PLD ju dodali v roku 1931. Slúžila aj na rýchlu zdravotnú pomoc pre obyvateľov v dolinách a v Liptovskej Tepličke a bolo ju možné objednať aj na súkromnú jazdu pre 1 – 5 osôb. V roku 1936 ju opravovala firma Ing. Droppa v Liptovskom Mikuláši. Drezina sa nachádza ešte v zozname z roku 1947, v zozname z roku 1954 už nie je. Medzitým vyhorela a bola vyradená.

Drezina mala štvortaktný vzduchomchladený dvojvalcový benzínový motor typu T – 12. Prevodovka mala dva stupne pre jazdu dopredu a dva stupne pre jazdu dozadu. Poháňaná bola zadná náprava pomocou kĺbového hriadeľa. Mala dve brzdy, nožnú a ručnú. Nožná brzda pôsobila na prednú nápravu a ručná na zadnú nápravu. Nápravy mali brzdiace kotúče s vnútornými čeľuštami.



167. Drezina Tatra 15a, po roku 1930

Búdka dreziny so 4 dverami otvárajúcimi sa dopredu, sa skladala z 2 čelných skiel a sklopnej celtovej strechy. Vpredu po bokoch kapoty motora boli 2 svetelné reflektory, na pravej strane húkačka. Vozu po bokoch boli po dva malé spätné svetidlá. Vodič sedel na pravej strane dreziny.

Technické údaje dreziny Tatra 15a

Výrobca / rok výroby	Tatra Kopřivnica / 1930
Typ motora	T – 12
Výkon motora	12 k
Počet valcov	2
Vrtanie	82 mm
Zdvih	100 mm
Obsah	1100 m ³
Spotreba benzínu na 100 km	6 – 7 litrov
Spotreba oleja na 100 km	0,5 – 0,6 litra
Obsah benzínovej nádrže	5 litrov
Prenos výkonu	mechanický
Počet náprav	2
Hmotnosť neobsadenej dreziny	186 – 200 kg
Najväčšia rýchlosť	60 km/hod.
Počet prepravovaných osôb	6

DREZINA TATRA 57

Vyrobila ju Tatra, a. s., Kopřivnica v roku 1930. V zachovaných dokumentoch PLŽ v roku 1947 ešte nie je, až v rokoch 1954. V tom roku spotrebovala na prevádzku 2 822 litrov benzínu. V roku 1959 bola po oprave v prevádzke.

Drezina mala celokovovú búdku so 4 dverami otvárajúcimi sa dopredu. Na podvozku mala otáčacie zariadenie. Vpredu na bokoch kapoty motora boli upevnené 2 svetelné reflektory, na jednom veľkom čelnom skle bol stierač. Počet prepravovaných osôb bol 6.

Drezina okrem služobnej prepravy lesníckych zamestnancov pre zlý stav ciest zabezpečovala aj prevoz lekárov, pôrodných báb a nemocných pri rýchlej zdravotníckej pomoci pre obyvateľov horárni v dolinách a v dedine Liptovská Teplička. V sobotu musela byť drezina k dispozícii na prehliadku traťového zvršku a výmen. V noci smela jazdiť len na základe povolenia správcu alebo výpravcu. Rýchla jazda drezinou pre súkromné účely sa prevádzala na zvláštnu objednávku pre najviac 5 osôb. Po roku 1966 sa už nepoužívala.



168. Otáčanie dreziny Tatra 57, okolo roku 1960

TRAŤOVÝ VOZÍK F 75

Tento traťový vozík prerobili z dreziny F 75, výrobné číslo 26650. Odkiaľ prišla táto drezina na PLŽ, nevieme. Poháňal ju benzínový motor cez prevodovku na jednu z náprav. Obidve nápravy boli medzi sebou prepojené Gallovou reťazou. Polovica karosérie dreziny bola z plechu, horná časť a strecha z cely. Stanovisko vodiča bolo na obidvoch čelných stranách dreziny. Na štyroch trojmiestnych sedadlách mohlo sedieť 12 osôb.

Drezinu F75 prerábali na nákladný traťový vozík v roku 1959. Na podvozok postavili budúcu pre vodiča a pomocníka a plošinu pre dopravu materiálu. Neskoršie pohon vozíka upravili tak, že cez prevodovú skriňu bol poháňaný kľbový hriadeľ a ten cez reverzačnú prevodovku pôsobil zadnú nápravu. Traťový vozík mal dve nezávislé brzdy, nožnú a ručnú. Nožná hydraulická brzda pôsobila na vnútorné čeluste brzdových bubnov uložených na obidvoch nápravách, ručná pôsobila na brzdové zdrže obidvoch náprav.

Motorový traťový vozík F75 jazdil na PLŽ až do zastavenia jej prevádzky v decembri 1972. Mal povolené jazdiť len za denného svetla. V roku 1983 si ho spolu s ďalšími vozidlami zapožičali na lesnú železnicu do Vychylovky. Tam ho zničil požiar.

AUTODREZINA ŠKODA 1201



169. Drezina Škoda 1201, okolo roku 1990

V roku 1966 zhotovili v dielňach PLŽ autodrezinu Škoda. Použili na to podvozok z dreziny Tatra 57, na ktorý namontovali motor, prevodovku, karosériu a ďalšie súčasti z osobného auta Škoda 1201 STW. Počet prepravovaných osôb je 5. Autodrezina má na podvozku otáčacie zariadenie a pri zhotovení mala karosériu červenej farby. V čase zastavenia prevádzky na lesnej železnici v roku 1972 sa už nepoužívala. Drezina bola v roku 2011 zrekonštruovaná a je zapožičaná na Čiernohronskej železnici.

ŠTVORKOLKA S PEDÁLOVÝM POHONOM

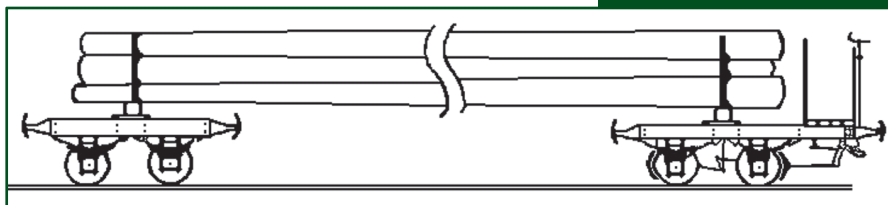
Podľa dobovej fotografie č. 6 tejto knihy už v roku 1920 bola na lesnej železnici štvorkolka s pedálovým pohonom. Používali ju na kontrolu trate a na drobné údržbárske práce. Bol to bicykel pre jednu osobu upevnený na dvoch malých nápravách. Na štvorkolke sa dalo ísť len jedným smerom, na potrebný smer ju prestavili ručne. Ak bolo treba, aby uvoľnila trať, odložili ju z koľaje. V roku 1950 už bola upravená na prevoz 2 osôb a používali ju na nátery hektometrovníkov (označovali vzdialenosť trate v 100 m), kilometrovníkov (označovali vzdialenosť trate v 1000 m) a návestných znakov pozdĺž trate. Používala sa ešte v roku 1968, čo potvrdzuje bývalý zamestnanec lesnej železnice D. Kunaj z Kráľovej Lehoty.

Dreziny Považskej lesnej železnice		
Rok	Počet	Označenie
1921 – 1930	1	Freund
1931 – 1953	2	Freund, Tatra 15a
1954 – 1959	2	Freund, Tatra 57
1959 – 1966	3	Freund, Tatra 57, F 75
1966 – 1968	3	Freund, F 75, Škoda 1201
1968 – 1972	2	Freund, F 75

Keďže Považská lesná železnica bola určená na prepravu dreva, väčšina jej vozňov bola nákladných. Boli to oplenové vozne a plošinové vozne. Prvé nákladné vozne dodala firma Magyar Belga Budapešť, ktorá túto železnicu v rokoch začiatkoch stavala, potom firmy Orenstein & Koppel Berlín, Kolofera v Modřiciach pri Brne, Rosseman – Harmata v Radotíne a iné.

OPLENOVÉ VOZNE O/U

Oplenové vozne sa používali na dopravu dlhých klátov dreva (až 25 m). Každý vozeň sa skladá z dvoch samostatných podvozkov, ktoré spája odvázané drevo. Len jeden z podvozkov má ručnú brzdu ovládateľnú z plošiny brzdára. Rámy vozňov boli v začiatkoch spojené nitovaním, potom zvaráním. Dvojkoľia sú vedené v rozsochách a sú uložené v klzných, alebo valivých ložiskách. Vypruženie vozňa je listovými pružinami. Na ráme podvozku je uložený otočný oplen, čo je vlastne masívny oceľový trám so sklopnými bočnými klanicami, ktoré sa v hornej časti spájajú reťazami. Reťaze na vozňoch sú dlhé 6,6 m a hrubé 10 mm.

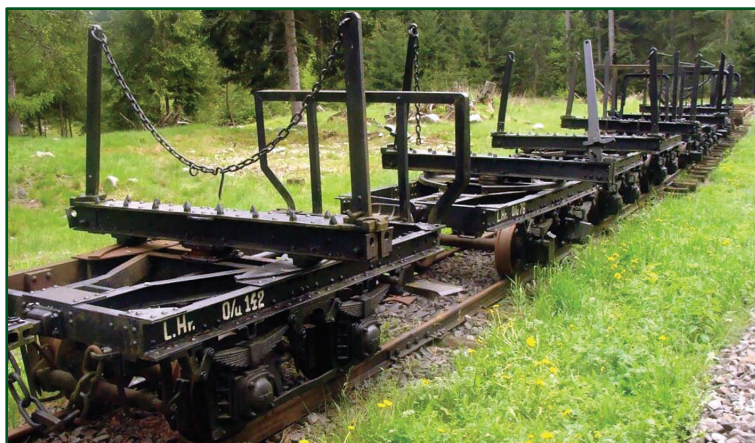


V roku 1922 bolo vo vozňovom parku lesnej železnice 40 párov oplenových vozňov o hmotnosti 1,65 t jedného polpáru a s nosnosťou 13,5 t na jeden pár. V roku 1930 bolo 58 párov oplenových vozňov, v roku 1940 ich bolo 125 párov (niekoľko ich prišlo v roku 1939 spolu s parným rušňom U 45 904 zo zrušenej lesnej železnice v Spišskej Belej) a v roku 1960 sa ich uvádza 134 párov. V návrhu na likvidáciu PLŽ z roku 1972 je uvedených 82 párov oplenových vozňov. Potom väčšina oplenových vozňov skončila v šrote, v skanzene v Pribyline sa zachovalo len 6 párov vozňov.

Vo vlakovej súprave mohli byť oplenové vozne radené až za nákladnými, osobnými alebo plošinovými vozňami, pretože ich pár podvozkov bol medzi sebou spojený len cez kláty položené na úložnej ploche vybavenej ostrými kovovými hrotmi, ktoré zamedzovali posunu naložených klátov. Prilahlé vozne boli radené vždy brzdami k sebe, aby mohol brzdár obsluhovať obidve brzdy.

NÁKLADNÉ VOZNE

170. Oplenový vozeň



171. Oplenové vozne v skanzene v Pribyline

Technické údaje oplenového vozňa O/u Orenstein & Koppel

Priemer nápravy	90 mm
Priemer čapu nápravy v náboji kolesa	85 mm
Priemer čapu nápravy	70 mm
Dĺžka čapu	140 mm
Vzdialenosť stredu ložísk	1149 mm
Rázvor	1000 mm
Dĺžka cez nárazníky vozeň bez brzdy / s brzdou	2770 / 2970 mm
Druh brzdy	osemvretenová špalíková
Hmotnosť	1,65 t
Nosnosť	6,75 t

PLOŠINOVÉ VOZNE PA/U

Na prepravu metrového dreva slúžili otvorené štvorosoové plošinové vozne Pa/u. Podvozky na nich sú dvojakoého druhu. Jedny sú s rozsochovým vedením náprav a s listovými pružinami, druhého typu Diamont. Plošina vozňa má podlahu z dosák. Na každom plošinovom vozni je brzda obsluhovaná zo stanoviska brzdára. Vozne majú brzdené obidve nápravy, ale len z vnútornej strany.



172. Maketa plošinového vozňa

V roku 1922 bolo v prevádzke 6 plošinových vozňov s hmotnosťou 4,8 t, z nich 3 vozne mali nosnosť 12 t a 3 vozne nosnosť 10 t. V roku 1929 zakúpili 4 plošinové vozne u firmy Kolofera za 96 704,20 Kč, čím ich počet stúpol na 10. Na PLŽ bolo plošinových vozňov 17 v roku 1960 a 19 v roku 1961. Pri likvidácii PLŽ v roku 1972 evidovali 22 plošinových vozňov.

Plošinové vozne upravovali podľa toho, na prepravu čoho ich chceli použiť. Napríklad podľa vlakopisu z 1. 6. 1958 na vozni Pa/u 202 prepravovali pásový traktor. Vozne Pa/u č. 214 a č. 216 v júni 1958 používali na prepravu osôb a v júli 1959 na prepravu sena. Vozeň Pa/u 218 použili 6. 7. 1959 na prepravu osôb a 14. 7. 1959 na prepravu štrku. Vozeň Pa/u č. 219 bol vo vlakopise z 22. 8. 1959 zapísaný ako vyhlídkový so strechou.

Z PLŽ do skanzenu vo Výchyllovke boli v máji 1980 dané bezplatným prevodom 2 plošinové vozne Pa/u č. 204 a 231, výrobca Ferrovia. V skanzene v Pribyline sa zachovalo 8 plošinových vozňov Pa/u.

Nákladné vozne Považskej lesnej železnice		
Rok	Počet	Označenie
1922	69	40 párov oplenov, 6 plošinových, 2 kryté, 21 vozíkov na štrk
1930	70	58 párov oplenov, 10 plošinových, 2 kryté
1942	99	87 párov oplenov, 10 plošinových, 2 kryté
1960	153	134 párov oplenov, 17 plošinových, 2 kryté
1961	155	132 párov oplenov, 19 plošinových, 4 kryté
1972	108	82 párov oplenov, 22 plošinových, 4 kryté

PLOŠINOVÉ VOZNE V/U

Pre väčší objem prepravy metrového dreva sa používali 2 otvorené plošinové vozne s vysokými stenami. Priviezli ich z osoblažskej železnice ČSD. Na PLŽ ich označili ako V/u 1 a V/u 2. Mali priebežné potrubie parného kúrenia a ručnú brzdu pôsobiacu na obidve nápravy.

Keď počet plošinových vozňov na prepravu metrového dreva nestačil, dočasne si zriadili ďalšie z oplenových vozňov. Cez dva oplenové vozne, z ktorých predtým odobrali klanice s reťazami, položili výmenné plošiny s vysokými drevenými čelami, umožňujúcimi naloženie metrového dreva.



173. Služobné vozne Da/u odstavené v Liptovskom Hrádku, 1976

KRYTÉ VOZNE DA/U

Hneď na začiatku prevádzky lesnej železnice v roku 1916 boli v jej vozňovom parku aj 2 služobné nákladné kryté vozne. Dodala ich firma Magyar Belga, ktorá železnicu stavala. Sú to štvornápravové podvozkové vozne. Skriňa vozňa je drevená a je v nej veľký nákladný a malý služobný oddiel. Neskoršie ich označili ako Da/u 1 a Da/u 2. Služobné vozne sa používali na prepravu tovaru aj osôb. Keď bola v roku 1968 zrušená pravidelná verejná osobná doprava, používali sa na prepravu robotníkov a na výletné jazdy. Vozň Da/u 1 bol pre účely natáčania filmu *Vlak do stanice* Nebo prerobený na pojazdnú dielňu. Vozň Da/u 2 v roku 1980 zobrali na lesnú železnicu vo Vychylovke.

KRYTÉ VOZNE ZA/U

V roku 1961 priviezli na PLŽ 2 kryté nákladné vozne z osoblašskej železnice ČSD. Boli štvornápravové s dvoma podvozkami. Uprostred skrine mali posuvné dvere. Neskoršie dostali označenie Za/u 1 a Za/u 2. V roku 1961 boli na PLŽ 4 nákladné kryté vozne, 2 vozne Da/u a 2 vozne Za/u.

Z vozňov Za/u sa jeden poškodil pri vykoľajení a išiel do šrotu, druhý uzamykatelný, ktorým sa vozil tovar do obchodu v Liptovskej Tepličke, stál ešte niekoľko rokov po ukončení prevádzky pri výhrevni v Liptovskej Tepličke. Tento sa zachoval a je na Čiernohronskej železnici.



**174. Vozň Za/u pred výhrevňou v Liptovskej Tepličke
slúžiaci na prepravu tovaru do obchodu**

VOZÍKY NA ŠTRK

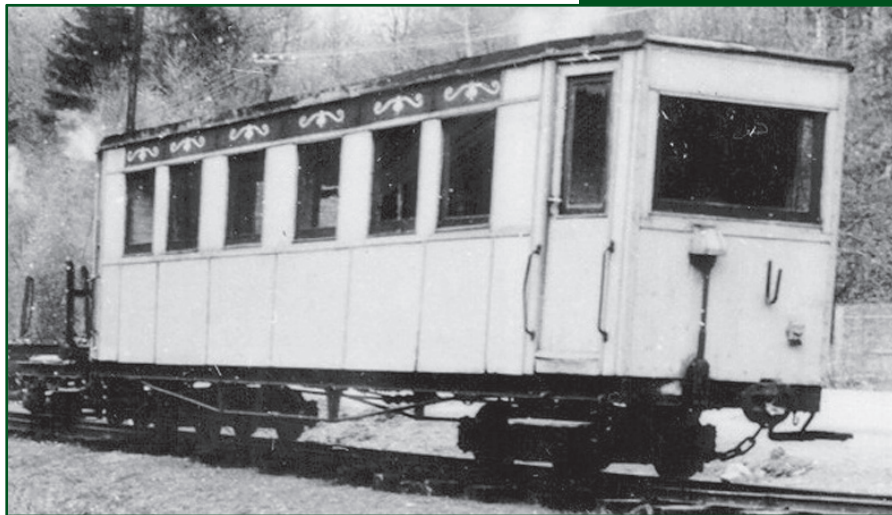
V čase výstavby lesnej železnice slúžili na prepravu zeminu a štrku kovové výklopne vozíky. Ešte v roku 1922 ich mali vo svojom vozňovom parku 21. V roku 1936 zakúpila lesná železnica 5 vozíkov na dopravu štrku zo Svidovského kameňolomu potrebného pre údržbu svojej železničnej trate. Vozíkmi na štrk vozili lesnou železniciou v rokoch 1946 – 1948 zeminu, štrk a kamene z kameňolomu nad Svarínom do Liptovského Hrádku na reguláciu Váhu a na vyrovnanie terénu pri stavbe novej píly (Drevoindustrie).

Na Považskej lesnej železnici počas jej prevádzky jazdilo 8 osobných vozňov. Len 1 z nich vyrobila špecializovaná vagónka, ostatných 7 zhotovili vo svojej dielni šikovní a pracovití zamestnanci z vozňov vyradených na iných železničiach.

OSOBNÝ VOZEŇ BA/u 4 (CA/u 1)

Od začiatku prevádzky lesnej železnice v roku 1916 až do roku 1945 bol na nej len jeden osobný vozeň 3. triedy. Jeho pôvodné označenie bolo Ca/u 1, potom ho preznačili na Ba/u 4. Dodala ho firma Magyar Belga, ale vyrobila ho firma Orenstein & Koppel Berlín v roku 1915.

Bol to štvornápravový podvozkový vozeň s jedným oddielom pre cestujúcich. Na obidvoch čelách vozňa mal predstavy, z ktorých sa vchádzalo cez posuvné dvere dovnútra. Na jednej strane vozňa boli dvojité sedadlá, na druhej jedno pozdĺžne sedadlo po celej dĺžke vozňa. Na sedenie bolo 40 miest. Vozeň vykurovali dve piecky.



Rám vozňa bol nitovaný. Pôvodné podvozky boli s rozsochovým vedením náprav a s listovými pružinami. Drevená a oplechovaná skriňa vozňa pôvodne nebola voči podvozku vypružená. Potom podvozky vymenili za typ Diamont. Tieto podvozky mali dvojkoľie uložené na valivých ložiskách SKF v ráme podvozku pevne, ale skriňa vozňa bola oproti každému podvozku vypružená ôsmymi kužeľovými pružinami. Skriňa vozňa bola pôvodne nafarbená tmavozeleno, rámy okien boli žlté, rám a podvozky čierne.

OSOBNÉ VOZNE

175. Osobný vozeň Ba/u 4

Technické údaje osobného vozňa Ba/u 4

Dĺžka cez nárazníky / šírka	11700 / 2008 mm
Rázvor podvozku	1150 mm
Vzdialenosť otočných čapov podvozku	6500 mm
Priemer kolies	480 mm
Počet miest na sedenie	40

Viac ako prvé desaťročie prevádzky lesnej železnice bol tento osobný vozeň vyhradený len pre lesnícky a úradnícky personál štátnych lesov a lesní robotníci aj obyčajní ľudia mali vyhradený priestor pre cestujúcich v nákladnom služobnom vozni. Asi preto mal vozeň prezývku Klasa.

OSOBNÉ VOZNE BA/U 5 A BA/U 6

V rokoch 1945 – 1946 v dielni PLŽ postavili dva nové osobné vozne. Zhotovili ich podľa vzoru vozňa Ba/u 4. Tieto vozne dostali označenie Ba/u 5 a Ba/u 6. Vozeň Ba/u 5 mal odoberateľnú strechu a v lete sa používal na vyhlídkové jazdy.

Vozne sú rovnaké. Rozdiel je len v sedadlách. Rám vozňa je zváraný, k nemu je pripojené tyčové vzpínanadlo, napínané pomocou matice. Skriňa vozňa je uložená na dvoch podvozkoch typu Diamond. Skriňa vozňa je drevená a oplechovaná, podlaha drevená. Vozeň má dva predstavy, z ktorých sa krídlými dverami vstupuje do vozňa. Na jednom predstavku je koleso ručnej brzdy, ktorá účinkuje na obidva podvozky. Usporiadanie sedadiel je rovnaké ako u vozňa Ba/u 4. Sedadlá sú kožené, pôvodne slúžili v autobuse. Nad sedadlami sú dve pozdĺžne poličky na batožinu. Vykurovanie vozňa je parné cez priebežné potrubie z rušňa. Elektrické osvetlenie privedené káblom z rušňa zabezpečujú 3 svietidlá vo vnútri vozňa a 2 svietidlá na predstavkoch.



176. Osobný vozeň Ba/u 14 v skanzene v Pribyline

Vozne boli natreté míniovou červenou farbou, rám a podvozky sú čierne, strecha šedá. Rámy okien boli krémovo žlté, po obvode celého vozňa viedla pod oknami žltá linka.

Technické údaje osobných vozňov Ba/u 5 a Ba/u 6

Dĺžka cez nárazníky / šírka / výška	11060 / 1900 / 2815 mm
Rázvor podvozku	1120 mm
Vzdialenosť otočných čapov podvozku	6600 mm
Priemer kolies	480 mm
Počet miest na sedenie	36

Vozeň Ba/u 5 bol v roku 1983 dočasne požíčaný na Vychylovku. Tam ho prerobili po vzore Ba/u 1 na otvorený výletný vozeň č. 2, kde je v prevádzke. Medzitým ho v roku 1995 zrekonštruovala firma Mravec Čadca. Vozeň Ba/u 6 bol v novembri 2001 prevezený z Liptovského Hrádku do skanzenu v Pribyline.

OSOBNÝ VOZEŇ BA/U 1

Po zrušení úzkokoľajnej poľnej železnice grófa Chorinského vo Veselí nad Moravou priviezli v roku 1947 na PLŽ tri konštrukčne rovnaké osobné vozne. V dielni PLŽ skrine z dvoch vozňov postavili na spoločný rám plošinového vozňa, čím vznikol jeden štvornápravový podvozkový otvorený výletný vozeň, ktorý dostal označenie Ba/u 1. Tretí osobný vozeň zobrali z PLŽ ešte za socializmu do Technického múzea v Brne – Líšni. Tam vonku chátral, po roku 1989 bol predaný do Rakúska a nedávno ho nechal súkromný majiteľ opraviť v Rumunsku.

Vozeň Ba/u 1 má nitovaný rám vozňa. Na ráme sú dve bočné steny, každá je z 9 stojatých oceľových trubiek, medzi nimi, okrem predstavkov, je do výšky jednej tretiny drôtené pletivo. Na oceľových trubkách bočných stien je uložená drevená strecha, pôvodne pokrytá izolačnou lepenkou. Na obidvoch čelách vozňa sú predstavky so stúpačkami na nastupovanie z obidvoch bočných strán. Na jednom predstavku je koleso ručnej brzdy, ktorá pôsobí na obidva podvozky. Sedadlá sú drevených latiek s oceľovými nohami s usporiadaním 2 + 1. Počet miest na sedenie je 36. Pôvodne boli rám a podvozky čierne, drevené časti konštrukcie zelené, operné trubky míniovo červené, strecha šedá, strop biely a sedadla svetlohnedé.

Technické údaje vozňa Ba/u 1 sú rovnaké ako vozňov Ba/u 5 a Ba/u 6.

V roku 1983 bol osobný vozeň Ba/u 1 dočasne zapožičaný na Vychylovku, kde je v prevádzke doteraz. Medzitým ho v roku 1994 rekonštruovala firma OSP Čadca.

OSOBNÉ VOZNE BA/U 7 A BA/U 14

Okolo roku 1950 doviezli na PLŽ dva električkové vozne, podľa niektorých údajov z mestskej električkovej trate v Teplicích, alebo v Ústí nad Labem v Čechách. Z týchto vozňov v dielni



177. Vozeň Ba/u 1 na stanici PLŽ v Liptovskom Hrádku, 1972



178. Zrekonštruovaný vozeň Ba/u 1 na stanici HLÚŽ v skanzene vo Vychylovke

PLŽ použili len skrine, ktoré namontovali na podvozky Diamond. Vozne označili Ba/ 7 a Ba/u 14. Obidva vozne majú drevenú oplechovanú skriňu uloženú na nitovanom ráme. Brzdzenie zabezpečuje jedna ručná brzda umiestnená na predstavku, ktorá pôsobí na všetky kolesá. Skriňa vozňa je rozdelená na dva predstavy a oddiel pre cestujúcich. Vo vozni Ba/u 7 predstavy a oddiel pre cestujúcich nie sú od seba oddelené stenou. Do tohto vozňa sa vstupuje dvojíťmi posúvacími dverami. Vstupné dvere do vozňa Ba/u 14 sú krídlové, ktoré sa otvárajú von a predstavy sú od priestoru pre cestujúcich oddelené posuvnými dverami. Sedadlá sú v oboch vozňoch z drevených latiek a umiestnené pozdĺž bočných stien vozňa. Na vykurovanie vozňov slúžili piecky. Osvetlenie bolo elektrické, u vozňa Ba/u 7 dvoma svietidlami, u vozňa Ba/u 14 piatimi svietidlami. Vozň Ba/u 7 mal v streche 2 vetráčky.

Osobné vozne Považskej lesnej železnice		
Rok	Počet	Označenie
1916 – 1945	1	Ba/u 4
1946	3	Ba/u 4, Ba/u 5, Ba/u 6
1947 – 1950	4	Ba/u 4, Ba/u 5, Ba/u 6, Ba/u 1
1951 – 1959	6	Ba/u 4, Ba/u 5, Ba/u 6, Ba/u 1, Ba/u 7, Ba/u 14
1960 – 1972	8	Ba/u 4, Ba/u 5, Ba/u 6, Ba/u 1, Ba/u 7, Ba/u 14, Ba/u 3, Ba/u 2

Technické údaje osobného vozňa Ba/u 7

Dĺžka cez nárazníky / šírka / výška	6940 / 2780 / 2800 mm
Rázvor podvozku	1120 mm
Vzdialenosť otočných čapov podvozku	3800 mm
Priemer kolies	480 mm
Počet miest na sedenie / státie	16 / 20

Technické údaje osobného vozňa Ba/u 14

Dĺžka cez nárazníky / šírka / výška	9270 / 1940 / 2998 mm
Rázvor podvozku	1120 mm
Vzdialenosť otočných čapov podvozku	5700 mm
Priemer kolies	480 mm
Počet miest na sedenie	23

Vozň Ba/u 7 bol nafarbený na zeleno a už za prevádzky bol niekoľko rokov odstavený na kolajisku depa v Liptovskom Hrádku. Vozň Ba/u 14 bol tmavomodrý a v posledných rokoch prevádzky PLŽ ho používali ako pracovný voz. V roku 1983 si ho dočasne zapožičali na Vychylovku. Teraz je v skanzene v Pribyline. Jeho rekonštrukciu vykonala Spoločnosť pri PLŽ z grantu ministerstva kultúry.

OSOBNÝ VOZEŇ BA/U 2

V roku 1959 zakúpili a v dielni PLŽ do roku 1961 prestavali osobný vozeň, ktorý označili ako Ba/u 2. Jazdil až do ukončenia prevádzky v roku 1972. V roku 1980 ho vzali na Vychylovku. Tam na ňom v auguste 1999 obnovili náter.

Keď pre veľkú požiadavku na prepravu osobné vozne nestačili, dočasne si ich vyrobili z plošinových vozňov. Namiesto klaníc dali na ne bočné zábradlie z drevených hranolov a na sedenie poukladali drevené lavičky.

VOZNE NA PREPRAVU TRAKTOROV

V roku 1929 dovezli 3 plošinové vozne zo Seleckej lesnej železnice. Táto úzkokolajná železnica premávala v úseku Trenčín – Selec a v roku 1928 začali rušiť jej niektoré časti. Preto tieto dovezené vozne v Liptovskom Hrádku dostali názov Trenčan. Jeden z nich vybavili zábradlím a drevenými pozdĺžnymi lavičkami za účelom prepravy osôb v letných mesiacoch. Ďalšie dva vozne používali na prepravu metrového dreva. Keď sa okolo roku 1955 začali v lesoch používať traktory, zosilnili na vozňoch rámy a zabezpečovali na nich po lesnej železnici prepravu traktorov medzi jednotlivými dolinami.



Z úzkokolajnej trate ČSD Třešná v Sliezku – Osoblaha na Morave dovezli v roku 1959 spolu s osobným motorovým vozňom M 21 006 a jeho príviesným osobným vozňom aj 2 podvalníky, ktoré tam slúžili na prepravu vozňov normálneho rozchodu ČSD. Podvalníky boli štvornápravové podvozkové. Na PLŽ ich používali na prepravu ťažkých pásových traktorov S – 100. Pásový traktor S (Stalinec) – 100 vyrábali v Sovietskom zväze. Tento pásový traktor mal dĺžku 4225 mm, šírku 2460 mm, výšku 3059 mm a hmotnosť 11,4 t. Jeden z podvalníkov dali na Ľubochňanskú lesnú železnicu. Podvalníky mali okrem väčšej nosnosti aj tú výhodu, že ich plošiny boli umiestne-

ŠPECIÁLNE VOZNE

179. Rušeň U 45 902, Gebus G40 a rušeň U 45 905 pred depom v Liptovskom Hrádku.

Zlava v rušni kurič Ján Beňo, rušňovodič Mikuláš Haluška, dolu brzďári Milan Marták, Peter Kuna, Ján Kamenský a ? Okolo roku 1965

né nízko. Na nakladanie traktorov v Liptovskom Hrádku slúžila betónová čelná a bočná rampa vedľa motorárne.

VOZEŇ S ELEKTROCENTRÁLOU

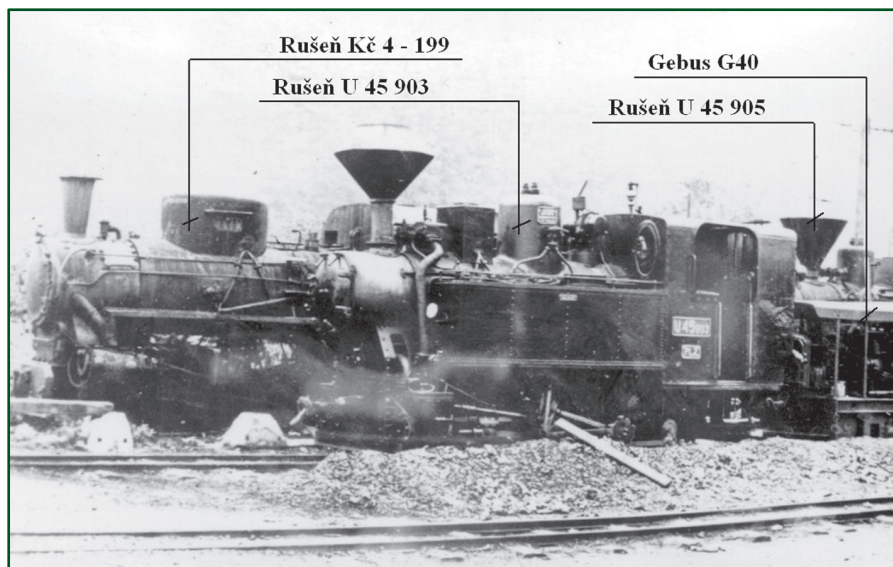
Na dvojnápravovom plošinovom vozni bol umiestnený dieselový agregát na výrobu elektriny. Používal sa na pohon elektrických strojov a osvetlenie v miestach, kde nebola elektrina zavedená. Poháňal aj lanovku na približovanie dreva.

KROPIACI VOZEŇ

Na štvornápravovom plošinovom vozni bola namontovaná cisterna s vodou a postrekovacie zariadenie na chemické ničenie buriny na železničnej trati.

VOZEŇ S DOPRAVNÍKOM NA UHLIE

Na dvojnápravovom podvozku bol upevnený pásový dopravník na plnenie parných rušňov uhlím. Bol poháňaný elektromotorom, ktorý sa cez prívodný kábel pripájal na miestny rozvod elektriny.



180. Rušne a Gebus pri depe v Liptovskom Hrádku, 1972

OZNAMOVACIE ZARIADENIE

Na lesnej železnici boli oznamovacím zariadením traťové telefóny lesnej železnice a telefóny lesných správ. Už pri stavbe lesnej železnice sa v súbehu s traťou budovalo aj vzdušné telefónne vedenie. Vedenie bolo z medených drôtov upevnených na porcelánových izolátoroch, ktoré boli naskrutkované v horných častiach drevených smrekovcových stĺpov 8,5 m dlhých a 16 – 18 cm hrubých (v r. 1922 ich Lesná správa Liptovská Teplička vyrobila pre lesnú železnicu 600 kusov). Telefónne stĺpy boli očíslované kovovými tabuľkami pribitými na stĺp.

V rokoch 1942 – 1959 bol v km 0.5 Liptovský Hrádok – km 8.9 Svarín v činnosti podzemný telefónny kábel lesnej železnice, zrejme jediný podzemný telefónny kábel v dejinách lesných železníc na Slovensku. Od km 8.9 pokračovalo vzdušné telefónne vedenie. Po elektrifikovaní železnice ČSD v roku 1955 bludné elektrické prúdy ničili olovený plášť kábla čo spôsobovalo jeho veľkú poruchovosť, preto v úseku Liptovský Hrádok – Svarín v rokoch 1960 – 1961 postupne postavili nové telefónne stĺpy a namontovali na ne vzdušné telefónne vedenie. Vedenie bolo upevnené na kovových rameníkoch po dvoch až štyroch izolátoroch s križovaním na každom piatom stĺpe. Okrem dopravnej linky PLŽ malo telefónne vedenie aj linky telefónna ústredňa Pošta Liptovský Hrádok – Lesný závod (LZ) Čierny Váh, telefónna ústredňa LZ Liptovský Hrádok – LZ Čierny Váh a LZ Liptovský Hrádok – Lesná správa Malužiná (po Kráľovu Lehotu), spolu 4 linky. Náklady na výstavbu tohto nového telefónneho vedenia boli 88 770 Kčs.

Prevádzku celej traťovej a lesníckej telefónnej siete mal na starosti telefonista, menšie poruchy na traťovom telefónnom vedení odstraňovali strážnici trate.

Traťový telefón bol v dopravnej kancelárii, v depe a na všetkých strážniciach. V roku 1959 na strážniciach na Čiernom Váhu, Benkove a Liptovskej Tepličke bola možnosť prepojenia hovoru z traťového telefónu na lesnícky a opačne. Hlásky traťového telefónu boli na nákladiskách Úžavy a Biely Potok. Možnosť spojenia s výpravcom cez lesnícky telefón z lesovne bola na konci hlavnej trate v Staníkove, na Ipolitickej odbočke na nákladiskách Plevovo, Házička a Ráztoka, na Dikulskej odbočke na nákladisku Tajch a na odbočke Zátureň na nákladisku Rovienky.

Cez telefón bolo spojenie medzi výpravcom a vlakovým vedúcim. Výpravca bol zodpovedný za chod lesníckej telefónnej ústredne v Liptovskom Hrádku (zachovala sa, je

V. PREVÁDZKA LESNEJ ŽELEZNICE

v skanzene v Pribyline). Telefóny na strážniciach obsluhovali telefonistky (spravidla manželky strážnikov) a hovory zapisovali do telefónnych záznamníkov.

ZABEZPEČOVACIE ZARIADENIE

Návěstídlá sa používali len na výmenách a v noci sa neosvetľovali. Trať bola označená kamennými vzdialenosťnými značkami – kilometrovníkmi a hektometrovníkmi. Drevené sklonovníky, umiestnené na hranici medzi dvoma rôznymi sklonmi trate, upozorňovali na sklon trate v danom úseku. Pred priecestiami a neprehladnými miestami boli napravo od trate v smere chodu vlaku osadené výstražné kolíky nariaďujúce vlaku písať. Tam, kde sa kolaje k sebe zbíjali na 2,8 m, boli námezníky. V roku 1959 bolo na celej trati lesnej železnice 98 výhybiek.

Rušňovodič, vlakvedúci a brzďári (sprievodcovia) mali pri výkone služby píšťalku, zástavku a ručnú lampu. Kľúče od točne na Benkove a od závery proti ujdeniu vozňov na nákladisku Snežná boli uschované u strážnika trate.

ORGANIZÁCIA A RIADENIE PREVÁDZKY

Organizácia a riadenie prevádzky na Považskej lesnej železnici boli stanovené už v koncesnej listine, ktorá bola 17. 10. 1912 na záver administratívno-správnej pochôdzky (výberu staveniska) po trase z Liptovského Hrádku po Liptovskú Tepličku prečítaná prítomným na Uhorskom kráľovskom hlavnom lesnom úrade v Liptovskom Hrádku. V nej sa uvádza: „... *Po dráhe sa môžu voziť výhradne len produkty prevádzkovateľa prípadne jeho právoplatného nástupcu... ďalšie materiály a prostriedky patriace k premávke a konečne bezplatne zriadení a robotníci prevádzkovateľa alebo jeho nástupcu... Na železnici sa smú len ľudia spoľahliví, s triezvym životom a telesne zdraví zamestnať. Hluchí, krátkozrakí, farboslépí a také osoby, ktoré nezabezpečujú istotu premávky sa nesmú zamestnať. Do služobných predpisov sa musia vložiť tiež znaky a pravidlá na používanie – Pozor!, Stoj!, Ticho!, Zatiahni brzdu, Povoľ brzdu, Vpred, Nazad...“.*

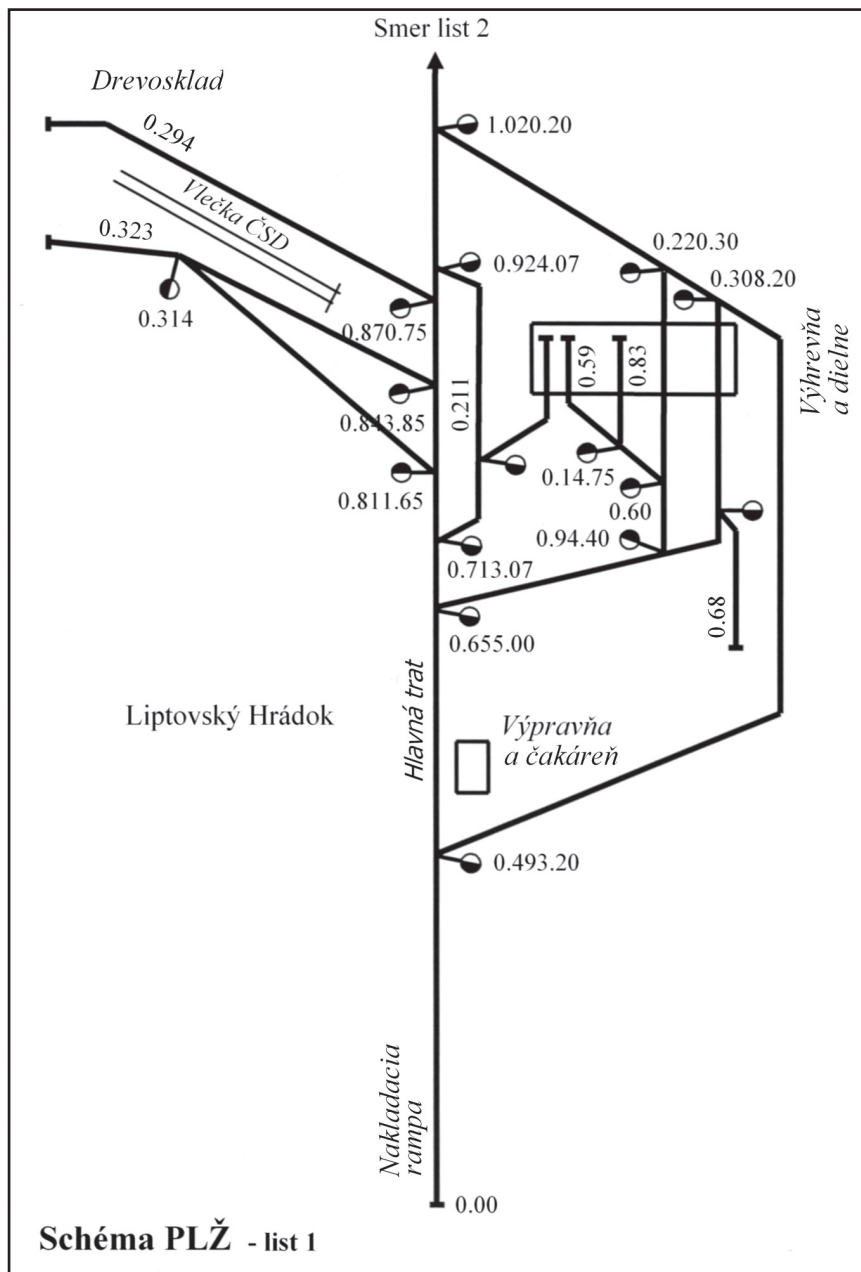
Dozor nad lesnými železnicami po dopravnej stránke malo Uhorské ministerstvo verejných prác a dopravy (Magyar Közmunkaügyi és Közlekedési Minisztérium) v Budapešti a po vzniku Česko – Slovenska Ministerstvo dopravy v Prahe. Prvý Dopravný poriadok pre Považskú lesnú dráhu (PLD) bol schválený Ministerstvom dopravy v Prahe 20. 4. 1926 pod č. j. 670-1926. Do roku 1947 podľa tohto dopravného poriadku skúšali dopravných zamestnancov lesnej železnice skúšobní komisári II. oddelenia Riaditeľstva štátnych železníc v Košiciach. V roku 1947 prešlo školenie a skúšky dopravných zamestnancov na správcu PLŽ. Dopravný poriadok PLD z roku 1926 platil až do konca roka 1950, potom ho nahradili Návestné a dopravné predpisy pre úzkorozchodné lesné železnice.

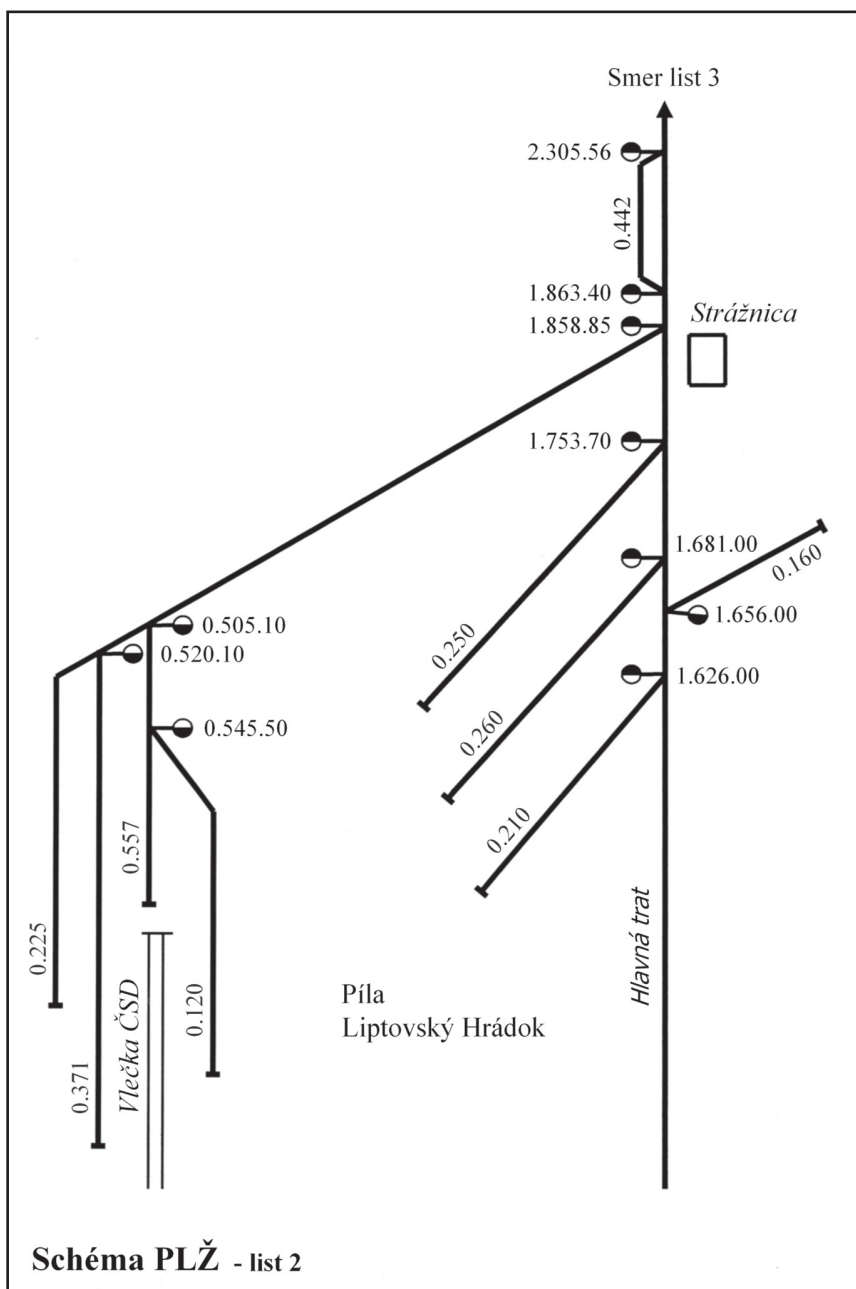
Prevádzka lesnej železnice bola riadená správcom, neskoršie výpravcom. Na trati boli ohlasovacie body, kde sa musel každý vlak telefonicky hlásiť a žiadať výpravcu o povolenie ďalšej jazdy.

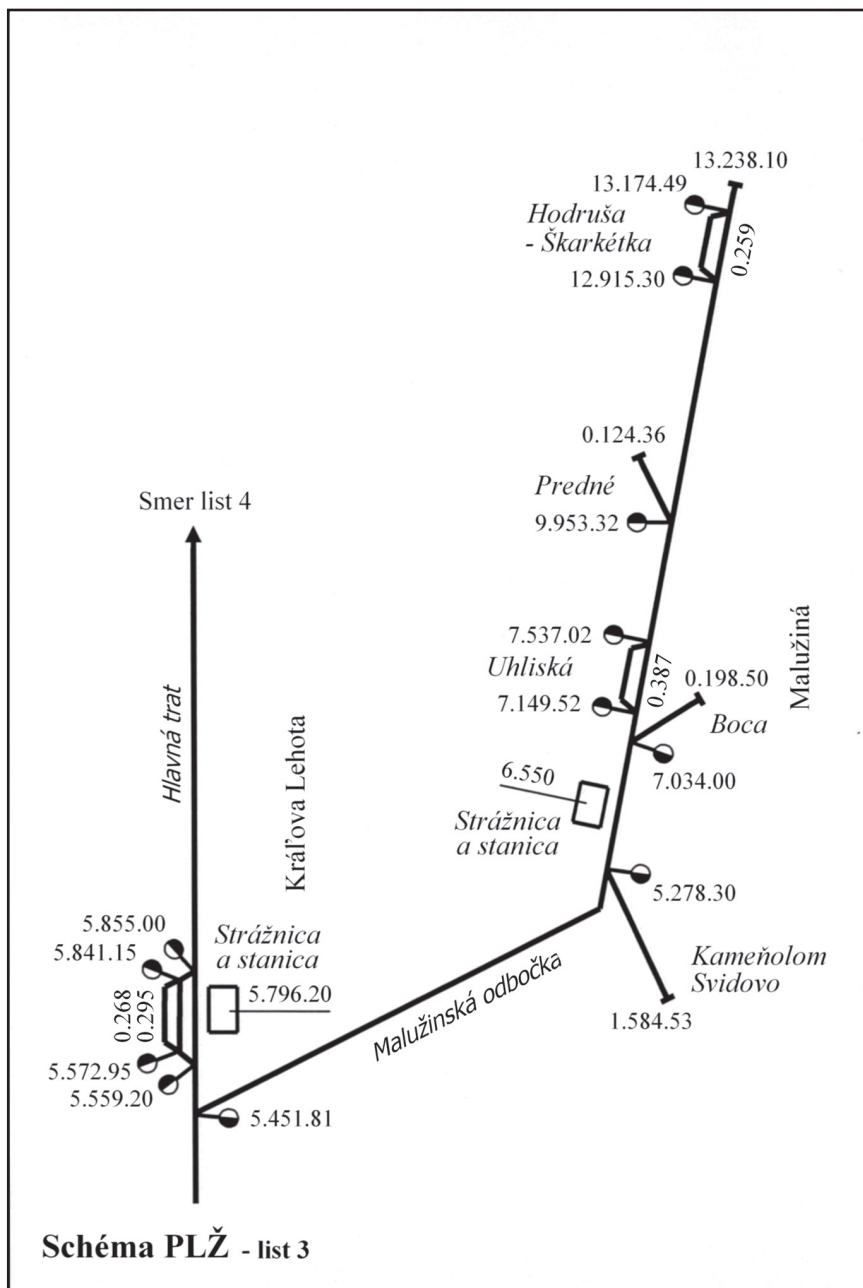
Československé štátne lesy (ČSŠL), n. p. – Oblastné riaditeľstvo v Bratislave vydali Návestné a dopravné predpisy (NaDP) pre úzkorozchodné lesné železnice ČSŠL, ktoré boli schválené Poverenictvom dopravy v Bratislave 27. IX. 1950 pod č. j. IV/1-B-6 108/1950 a vstúpili do platnosti od 1. 1. 1951. K ním správca Lesnej železnice v Liptovskom Hrádku Ľudovít Gerek v roku 1959 vypracoval Vykonávacie nariadenie pre Považskú lesnú železniciu. Keďže text tohto nariadenia má vypovedaciu hodnotu o stave lesnej železnice v tom období, uvádzame ho v plnom znení.

ČASŤ I.

SITUAČNÉ NÁČRTKY KOLAJÍ







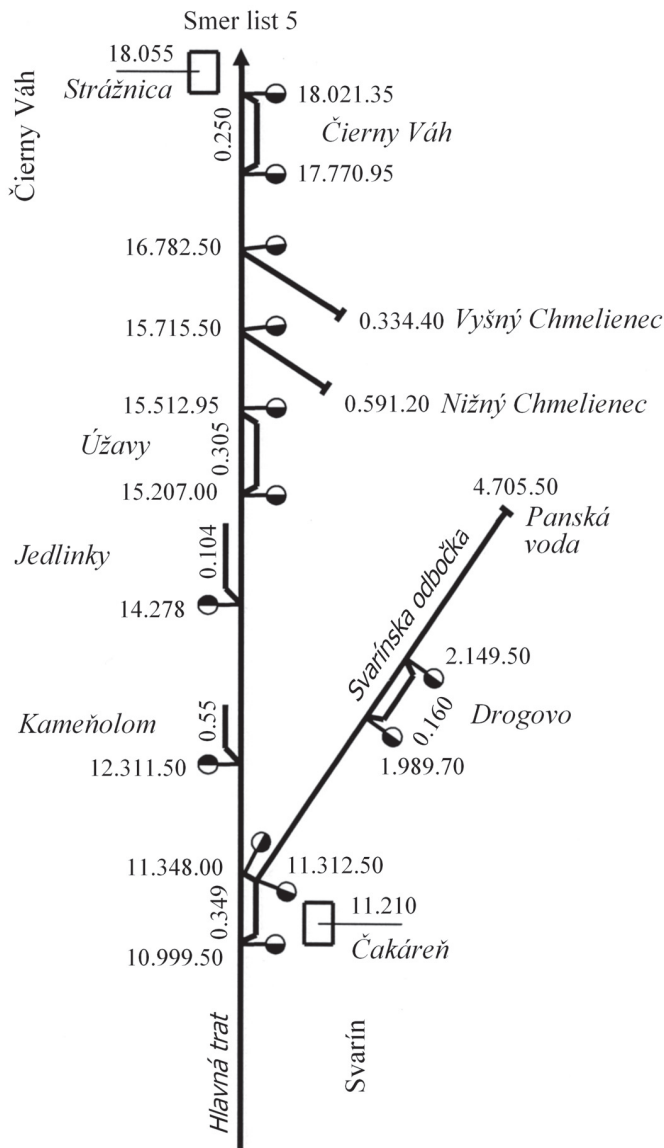
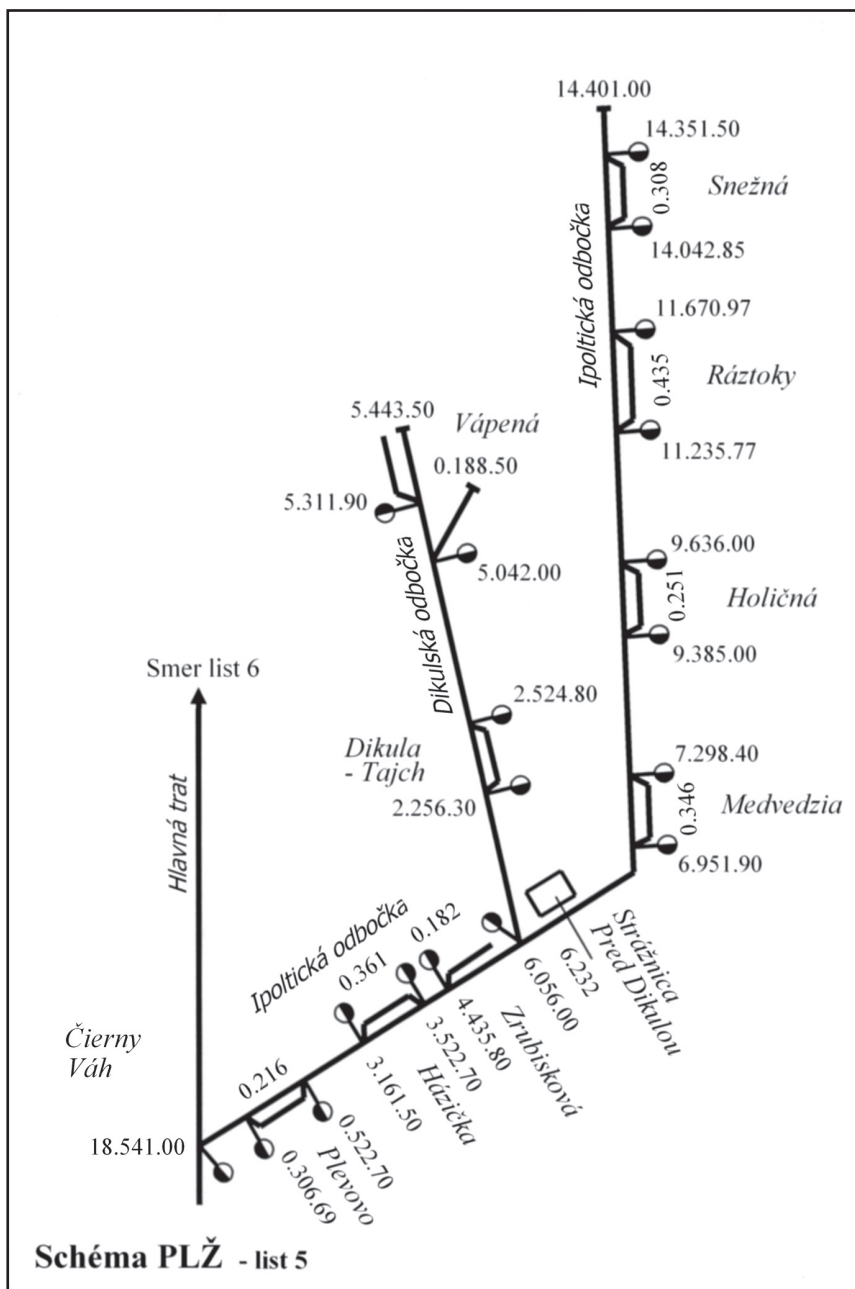


Schéma PLŽ - list 4



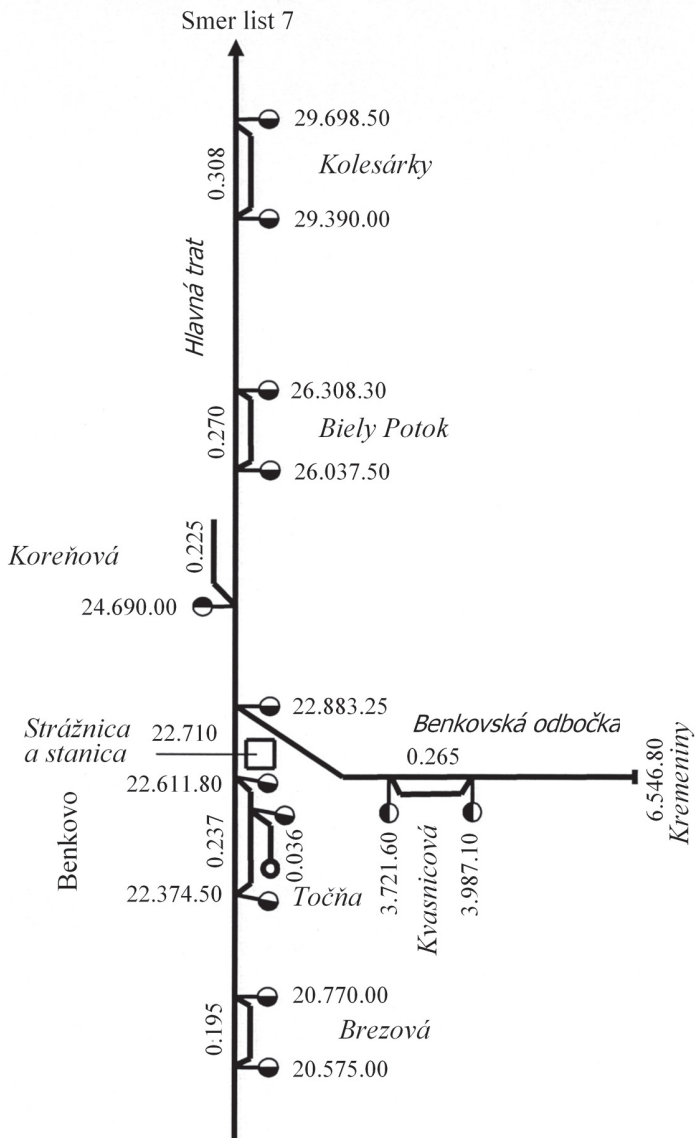
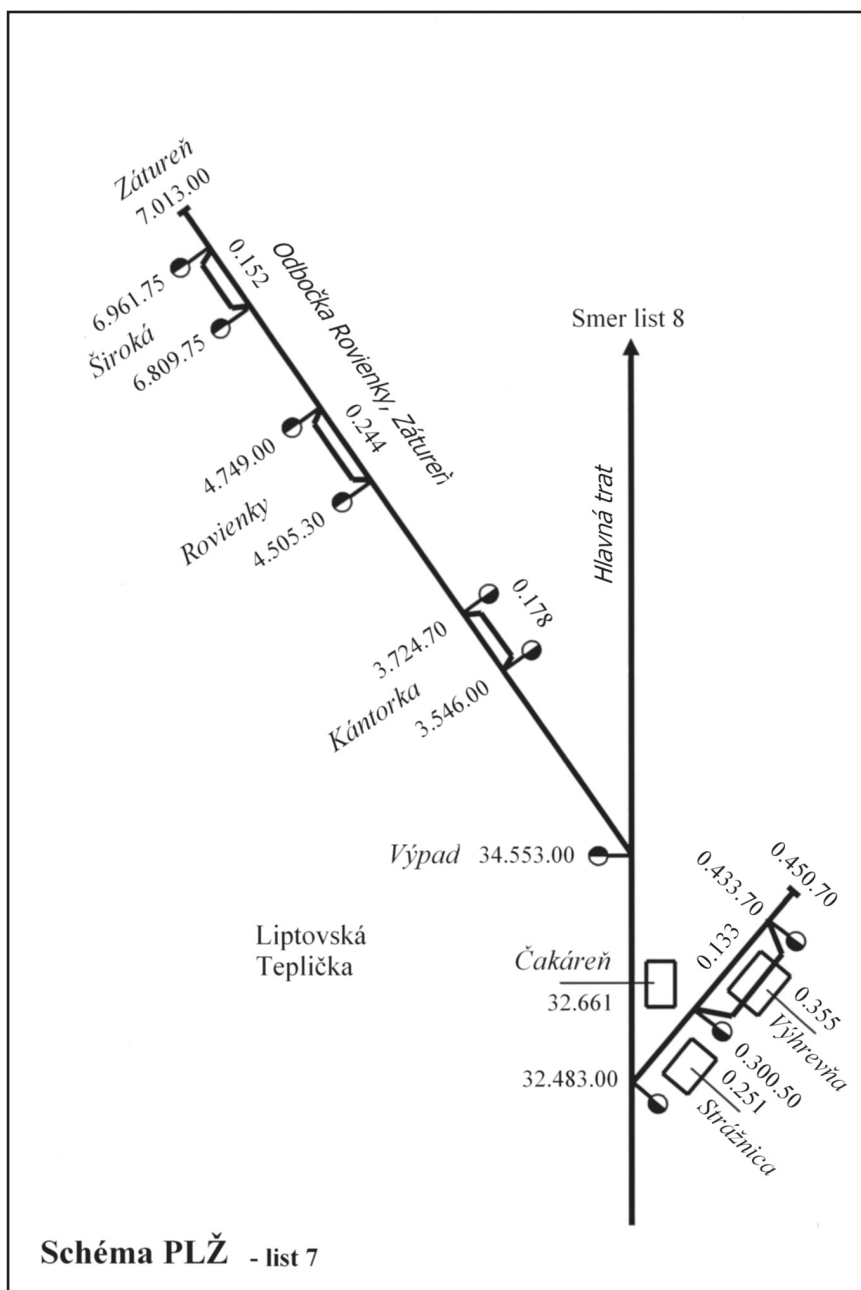


Schéma PLŽ - list 6



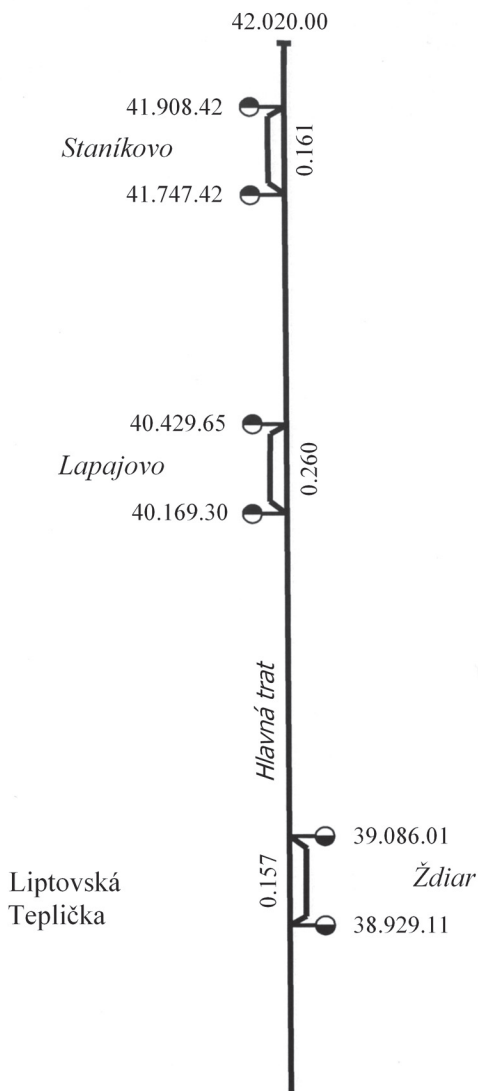


Schéma PLŽ - list 8

Listy č. 1 až č. 8 podľa originálov z roku 1959
prekreslil F. Bizub, 2011

ČASŤ II.

SMERNICE PRE VÝKON SLUŽBY

- 1/ **Lesná železnica Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička** je úzkorozchodnou železnicou o rozchode 760 mm. Jej hlavnou hospodárskou úlohou je odvoz dreva a ostatného tovaru lesnej výroby, vedľajšou je zaobstarávanie neobmedzenej pravidelnej verejnej osobnej dopravy a obmedzenej nepravidelnej osobnej dopravy.

Prevádzka lesnej železnice je zabezpečená 6 parnými lokomotívami, 1 motorovým osobným vozňom a 2 dieselelektrickými lokomotívami Gebus. Pre služobné účely zamestnancov lesného závodu a lesnej železnice slúži motorová drezina, motorový koľajový vozík a traťmajstrovské motorové kolo.

Parnými lokomotívami sa zabezpečuje všetka preprava dreva a ostatného tovaru lesnej výroby, nákladná preprava pre cudzích prepravcov a pravidelná verejná osobná doprava na traťovom úseku Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička, v dôsledku čoho najmenej 4 parné lokomotívy musia byť v nepretržitom prevádzkyschopnom stave.

Osobným motorovým vozňom sa zabezpečuje pravidelná verejná osobná doprava na traťovom úseku Liptovský Hrádok – Čierny Váh. V čase opráv osobného motorového vozňa sa úloha zabezpečí lokomotívou Gebus s jedným osobným vozom. Lokomotíva Gebus zabezpečuje staničnú prepravu a posun v stanici Liptovský Hrádok.

- 2/ **K zamestnancom lesnej železnice Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička**, ktorí sú priamo na výkone služby v prevádzke lesnej železnice zúčastnení, patria (ustanovenie č. 9 NaDP):
1. Vedúci (správca) lesnej železnice
 2. Technik – ekonóm strediska ako zástupca vedúceho LŽ
 3. Výpravca vlakov
 4. Zástupca výpravcu vlakov
 5. Telefonistky
 6. Vlakové čaty A/ Vlakové vedúci, sprievodcovia vlakov a návestníci
B/ Rušňovodiči, kuriči, vodiči rušňov Gebus, vodič motorového vlaku, vodič dreziny
 7. Čata posunu A/ Vedúci posunu
B/ Návestník
 8. Starší traťmajster a jemu podliehajúci traťmajstri, strážnici trate, predáci čiat údržby traťového zvršku ako úpravcovia trate
 9. Vedúci dielni lesnej železnice a vedúci čiat údržby vozového a strojového parku lesnej železnice
- 3/ **Povinnosti zamestnancov dopravnej služby** sú obsiahnuté v NaDP, ustanoveniach č. 36 až 38, okrem toho povinnosťou každého zamestnanca je všetky zistené nedostatky na trati, v staniciach, nákladištiach, výhybkách ako aj v okolí trate bezpodmienečne hlásiť, ak sa tieto nedajú okamžite odstrániť osobným zásahom zamestnanca. Zistené nedostatky formou hlásenia zapíše vlakové vedúci na 3 stranu vlakopisu. Priamy príkaz na prevedenie tej – ktorej úlohy v prevádzke lesnej železnice môže dať vedúci strediska, vo veciach dopravných výpravca vlakov a jeho zástupca. Traťmajster, ostatní zamestnanci i nadriadení z lesného závodu priamy príkaz zamestnancom dopravnej služby dať nemôžu, len cez vyššie uvedných. Zakazuje sa, aby vlakové vedúci bez vedomia výpravcu vlakov alebo vedúci strediska z príkazu iných menil smer predpísanej cesty. Vlakové vedúci sú povinní zo všetkých stredísk lesného závodu preberať poštu a doručovať ju adresátom. Tak isto sú povinní preberať poškodené drobné súčiastky mechanizmov a riadne ich odovzdať v dielni na opravu.

ČASŤ III.

TRAŤOVÉ ZARIADENIE

1/ **Lesná železnica Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička** začína v Liptovskom Hrádku, kde je aj sídlo správy prevádzky lesnej železnice. V Liptovskom Hrádku sú príslušné dielne lesnej železnice, výhrevňa s montážnymi kanálmi a výpravňa vlakov s čakárňou pre cestujúcich. Celá trať aj s jej odbočkami je označená vzdialenosťnými značkami v km a v desiatinách km. Na hlavnej traťovej vetve Liptovský Hrádok – Staníkovo sú umiestnené pomiestne sklonovníky. Na odbočných tratiach tieto nie sú. Pred všetkými priecestiami a nepriehladnými miestami sú umiestnené výstražné kolíky podľa NaDP, ustanovenia č. 5. Ich rozmiestnenie je uvedené na prílohe č. 10 tohto Vykonávacieho nariadenia. Stanoviská strážnikov trate sú na hlavnej traťovej vetve v staniciach Liptovský Hrádok, Kráľova Lehota, Svarín, Čierny Váh, Benkovo a Liptovská Teplička. Na odbočke Ipoltica – Ráztočky je stanovisko strážnika Pred Dikulou. V každej stanici je železničný telefón a jednotlivé stanice sa volajú zvonením návesti. V staniciach Čierny Váh, Benkovo a Liptovská Teplička je prepojovacie zariadenie telefónnych hovorov zo železničného na lesnícky telefón a opačne.

Hlavná traťová vetva je rozdelená na priestorové oddiely takto:

- č. 1 Výpravňa Liptovský Hrádok – Strážnica Liptovský Hrádok
- č. 2 Strážnica Liptovský Hrádok – Stanica Kráľova Lehota
- č. 3 Stanica Kráľova Lehota – Stanica Svarín
- č. 4 Stanica Svarín – Hláska Úžavy
- č. 5 Hláska Úžavy – Stanica Čierny Váh
- č. 6 Stanica Čierny Váh – Stanica Benkovo
- č. 7 Stanica Benkovo – Hláska Biely Potok
- č. 8 Hláska Biely Potok – Stanica Liptovská Teplička
- č. 9 Stanica Liptovská Teplička – Koniec trate Staníkovo

(je bez železničného telefónu, spojenie je cez telefón z lesovne)

Schematické znázornenie staníc a rozvetvenie koľají v staniciach je na osobitnom liste, kde sú očíslované koľaje a výhybky. Zástavky pre nástup a výstup cestujúcich sú v Nižnom Chmelienci, Vyšnom Chmelienci, Bielom Potoku a Kolesárkach.

Voľná šírka trate musí zodpovedať platnej ČSN 28 0326, ktorá pojednáva o prejazdnom priereze a o obryse pre vozidlá s rozchodom 760 mm. Tento prierez musí byť trvale zabezpečovaný vedúcimi pracovníkmi lesného závodu.

2/ Výhybky

Na hlavnej traťovej vetve i na odbočných tratiach sú výhybky očíslované a opatrené návestným terčom. Výmety s možnosťou uzamknutia sú schematicky znázornené v situačných náčrtkoch.

Povinnosťou strážnikov je pohyblivé a posuvné časti výhybiek pravidelne raz týždenne mastiť a trvale ich udržiavať v čistote. Všetky výhybky sa raz týždenne prehliadajú traťmajstrami a raz mesačne za prítomnosti vedúceho lesnej železnice. Starší traťmajster všetky výhybky vedie v evidencii v knihe výhybiek. Na odstraňovanie porúch na výhybkách má traťmajster prideleného traťového zámočníka, ktorý podľa dispozícií traťmajstra a potreby poruchy odstraňuje.

3/ **Prevádzka lesnej železnice**

Vlaková doprava lesnej železnice Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička sa prevádza v letnom období, t.j. od 1. IV. do 30. IX. výlučne len za denného svetla. Od 1. X. až do 31. III., t.j. v zimnom období aj v noci spravidla od 5.30 do 21.00 hod. Všetky vlakové čaty v zimnom období nastupujú do služby s pridelenými návestnými lampášmi, bez ktorých nastúpiť službu je prísne zakázané. V staniciach a zástavkách, kde nie je elektrické svetlo, je povinný strážnik trate nástupisko osvetliť lampášom. Osobný vozeň bez osvetlenia nesmie byť pre nástup cestujúcich pristavený, ak sa porucha na osvetlení stane za jazdy, vozeň sa opatrí rozsvieteným lampášom.

4/ **Vozňová služba**

Prehliadku vozňov prevádzajú pravidelne a každodenne na to určení zamestnanci dielni, bez ich prehliadky vozeň nesmie opustiť zriaďovaciu časť stanice Liptovský Hrádok. Odstránenie drobných nedostatkov a doplnenie chýbajúcich súčiastok, ktoré je možné urobiť na mieste, prevedú pridelení zamestnanci ihneď. Vozeň s väčšími nedostatkami sa určí k oprave do dielni. Mazanie ložísk vozňov a ostatných kľzných častí vožňa prevádza denne na ten účel určený zamestnanec, ktorý vedie o mazaní ložísk príslušné záznamy. Dielne lesnej železnice sú podľa predpisov povinné previesť technické prehliadky – revízie, po uplynutí lehoty ich platnosti vozeň nesmie byť zapojený do vlaku. Vlakvedúci a sprievodcovia sú povinní upovedomiť vedúceho dielne o dodatočne zistených nedostatkoch na vozni, aby tento mohol odstránenie nedostatkov príslušným zamestnancom prikázať. Vozeň s nepoužívateľnou brzdou i po dodatočnom zistení nesmie byť na nakladanie tovaru pristavený, ale musí byť zvezený a pristavený do dielni.

Vlakvedúci a sprievodcovia v osobnej doprave povinne dohliadajú, aby cestujúci neznečisťovali a nepoškodzovali osobné vozne. Akékoľvek poškodenie vožňa cestujúcimi musí byť podľa sadzovníka od cestujúcich vyinkasované. Ak výška škody dosiahne 500 korún, odovzdá sa na vymáhanie a potrestanie vinníka okresnej prokuratúre. Inkaso škôd na mieste sa prevedie podľa ustanovenia č. 63 NaDP.

Sprievodcovia vlaku musia pri povinnom zastavení nákladného vlaku v stanici Čierny Váh prehliadnuť všetky im pridelené vozne, či sa naložený náklad neuvolňuje a či sa ložiská nebezpečne nezahriali.

5/ **Naloženie a zaťaženie vozňov**

Pre zaťaženie vožňa je určujúca ložná váha, ktorá je napísaná na každom vozni. Vozeň zaťažovaný nad túto stanovenú váhu je prísne zakázané z nákladiska preberať. Tovar musí byť naložený v zmysle predpisov o nakladaní vozňov Lesnej železnice. Vozeň, ktorého náklad by ohrozoval stanovisko brzdára – ochranný štít, ďalej vozeň u ktorého by hrozilo uvoľnenie nákladu za jazdy, nesmie byť do vlaku zaradený. Do vlaku nesmie byť zaradený tiež vozeň, obrys ktorého podľa ustanovenia ČSN 28 0326 presahuje rozmery do šírky a výšky. Ak to hospodárska potreba lesného závodu vyžaduje, môže byť prekročený nad stanovenú hranicu pozdĺžny obrys vožňa a taký vozeň musí byť zaradený na konci vlaku (náklad žrdoviny s chvostom). Vtedy pozdĺžny obrys vožňa nesmie byť nákladom prekročený viac ako o 5 m.

6/ **Posun**

Posun na lesnej železnici Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička sa prevádza strojne a ručne a v zásade platia všetky ustanovenia návestných a dopravných predpisov o ňom. Ručný

posun po spáde je dovolené prevádzkať pokiaľ sklon trate nepresahuje 15 ‰. Pri väčšom sklone smie sa ručný posun prevádzkať za pomoci brzdeného navijaka lanom.

Pri posune rušňom alebo motorovým Gebusom v Liptovskom Hrádku musia byť priecestia obsadené strážnikom, aby nedošlo k prípadnej zrážke s cestnými vozidlami a k úrazu cudzích osôb.

Spúšťanie vozňov je dovolené na všetkých traťových úsekoch lesnej železnice zamestnancami dopravnej služby len vtedy, keď to nutnosť vyžaduje a keď nie je možné iným spôsobom trať uvoľniť. Za nutnosť treba považovať:

- a/ potreba odvezenia úrazom alebo vážnou chorobou postihnutej osoby
- b/ potreba prepraviť príslušníkov bezpečnosti, vojska a iných štátnych orgánov
- c/ potreba uvoľnenia trate pre dopravu lekárov a pri neodkladných služobných cestách zamestnancov prevádzky lesného závodu, zvlášť v zimnom období

Uvoľňovanie trate spúšťaním z hore uvedených dôvodov sa môže uskutočniť po predchádzajúcom súhlase vedúceho lesnej železnice alebo výpravcu strážnikmi trate, ak nie sú k dispozícii príslušníci vlakových čiat. Uvoľnenie trate spúšťaním musí zodpovedať rýchlosti podľa návestných a dopravných predpisov a nemôže byť v žiadnom prípade uskutočnené ak sklon trate presahuje 35 ‰. Spúšťanie vozňov prázdnych i naložených bez vydania súhlasu treba pokladať za trestný čin.

7/ Pristavovanie vozňov a ich zaistenie voči ujdeniu

Pristavovanie vozňov na nakladanie je možné na celom traťovom úseku tak, ako je to označené v zozname nákladísk na širšej trati, výhybní a vlečiek. Všetky vozne odstavené k nakladaniu musia byť zabezpečené proti ujdeniu zabrzdením a podložením drevených zarážok. Na všetkých nákladiskách k nakladaniu pristavené vozne ostávajú i v nočnej dobe bez dozoru. Aby bolo zamedzené ich prípadne spustenie, trať sa zabezpečuje uzamykateľnou vykoľajkou, od ktorej kľúče sa nachádzajú na strážnici a jednu sadu z nich má vlakvedúci vlaku, ktorý na tom traťovom úseku premáva. Za zaistenie vozňov a trate sú zodpovední sprievodcovia vlakov a vlakvedúci. Za zaistenie vozňov vo vlečkách, výhybniach a všade, kde sa pristavené vozne ručne posunujú, sú zodpovední predáci tých robotníkov, ktorí pristavené vozne nakladajú a s nimi počas nakladania manipulujú.

8/ Cestovný poriadok

Na trati Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička premávajú vlaky pravidelné, ktoré sú obsiahnuté v cestovnom poriadku a vlaky podľa potreby, ktoré premávajú bez cestovného poriadku, pretože povaha lesnej manipulácie nepripúšťa vypracovanie cestovného poriadku na dlhšiu dobu. Podľa cestovného poriadku premáva osobný vlak v úseku Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička a osobný motorový vlak, ktorý premáva na traťovom úseku Liptovský Hrádok – Čierny Váh. Nákladné vlaky vypravuje výpravca vlakov zo svojej kancelárie telefonicky. Smer chodu vlakov sa spravidla riadi na základe objednávky vozňov vždy týždeň dopredu na jednotýždenné obdobie. Vlakové čaty sa o chode smeru vlakov dozvedia vždy v sobotu z tabule rozvrhu služby. Strážnikov trate o smere chodu vlakov upozorňuje na celý týždeň dopredu traťmajster a telefonistky, začiatkom týždňa výpravca vlakov telefonicky.

Každý vypravený vlak musí byť označený číslom podľa zásad smeru a cieľa cesty, t.j. podľa očíslovania všetkých tratí. Vlak, ktorý premáva na trati hlavného smeru Liptovský Hrádok – Stanikovo, ak je vypravený z Liptovského Hrádku, má číslo 001, nasledujú nepárne čísla ďalších vlakov. Ak je vypravený z opačného smeru má číslo 002 a nasledujú párne čísla vla-

kov. Napríklad ak vlak premáva na traťovom úseku Liptovský Hrádok – odbočka stanica Liptovská Teplička a odchádza z Liptovského Hrádku ako prvý, premáva pod číslom 801, t.j. cieľ jeho cesty je na trati číslo 8 zo stanoviska trate 0 a ide ako prvý, čiže číslo 1. Podobne sa postupuje pri očíslovaní na ktorýkoľvek smer cesty vlaku. Základnou zásadou pre číslovanie teda je:

- a/ číslo trate na ktorú vlak ide
- b/ stanovisko odkiaľ je vlak vypravovaný
- c/ jeho poradie.

Vlakvedúci nákladných vlakov a osobných vlakov musia mať so sebou cestovné poriadky osobných vlakov.

Križovanie s protichodným vlakom sa môže uskutočniť vo vopred určenej stanici:

- 1/ na základe príkazu výpravcu vlakov
- 2/ na základe súhlasu a dohody vlakvedúceho s určitou stanicou križovania.

Každé križovanie nariadené i dohodnuté musí byť zaznačené v telefónnom zápisníku v stanici i u vlakvedúceho, v prípade nemožnosti dohovorenia sa pre poruchu telefónu je platný vypracovaný grafikon dopravy, ktorý každý vlakvedúci musí mať u seba.

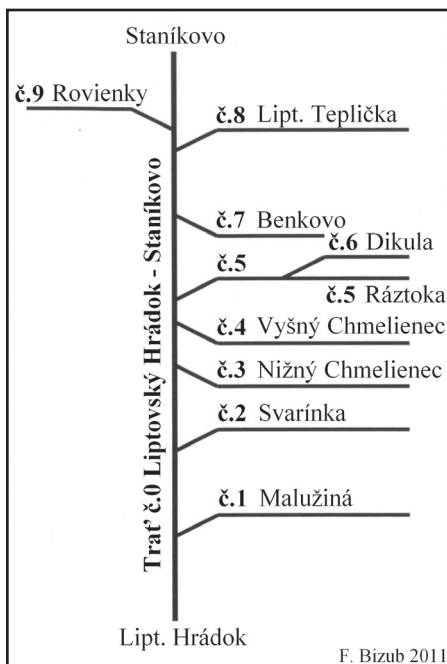
9/ Preprava osôb

Pravidelná osobná verejná doprava sa prevádza na základe Výnosu Ministerstva železníc zo dňa 8. IX. 1932, č. j. 35055-I-1932 na traťovom úseku Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička, Výpad a na základe Smerníc pre osobnú prepravu na lesnej železnici, ktoré boli schválené Správou dopravy Rady Krajského národného výboru (KNV) v Žiline dňa 20. 3. 1957, č. j. Dop.-783/1957. Na odbočných tratiach sa doprava osôb prevádza nákladnými vlakmi v zmysle ustanovenia č. 168 NaDP zásadne vždy v osobnom vozni alebo v krytom služobnom vozni. Výnimočne môže byť povolené dopravovať osoby na odbočných tratiach aj na Pa/u vozňoch opatrených lavicami prípadne aj bez nich, pričom cestujúci nesmie sedieť tak, aby mal z vozňa spustené nohy.

Doprava osôb na odbočných tratiach Dikula a Benkovo nákladným vlakom sa môže vykonať len pred budovy poľesia, na ďalšom úseku trate v týchto odbočkách cestovanie osôb nákladným vlakom je vylúčené.

10/ Preprava pošty

Vlakvedúci sú povinní zo všetkých stredísk Lesného závodu preberať poštu a doručovať ju adresátom. Tiež sú povinní preberať poškodené drobné súčiastky mechanizmov pracujúcich v lese a odovzdať ich v dielňach na opravu.



11/ Rýchlosť chodu vlakov

Najväčšia povolená rýchlosť vlaku na hlavnej traťovej vetve s verejnou osobnou dopravou je podľa generálnej revízie dňa 16. 8. 1956 prevedenej zástupcami ČSD a Odboru dopravy Rady KNV ponechaná na pôvodných 20 km/hod. Na všetkých odbočných tratiach s neverejnou osobnou dopravou pre chatrný zvršok bola premávková rýchlosť znížená na 15 km/hod.

Rýchlosť osobného motorového vlaku je pre traťový úsek Liptovský Hrádok – Čierny Váh upravená na 20 km/hod.

Miesta, ktoré sa musia trvale prechádzať so zníženou rýchlosťou, sú uvedené v prílohe tohto vykonávacieho nariadenia.

12/ Telefónny zápisník

Všetky stanice opatrené telefónom sú vybavené telefónnymi zápisníkmi. Zápisníky vedú a do nich zapisujú všetky fonogramy týkajúce sa dopravy telefonistky. Telefónny zápisník povinne vedie každý vlakvedúci, vodič dreziny a vodič motorového koľajového vozíka.

13/ Vlaky následné a odhláška

Vlaková doprava na lesnej železnici Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička sa prevádza v priestorových oddieloch. Následný vlak za predchádzajúcim vlakom môže byť vpustený do ďalšieho priestorového oddielu po prijatí odhlášky, že priestorový oddiel bol uvoľnený – odhlášku zo staníc dávajú telefonistky a z hlások vlakvedúci.

V prípade nemožného dohovorenia môže byť chod vlakov zásadne len podľa pripojeného grafikonu vlakovej dopravy. V takom prípade do zápisníka telefonistka i vlakvedúci zapíše: „Pre telefonickú poruchu doprava riadená grafikonom. Vlak číslo (napr.) 801 odišiel zo stanice Kráľova Lehota o 16.00 hod.“ V prípade, že by v takomto prípade došlo k poruche na vlaku a ten by musel ostať stáť na širšej trati, vlakvedúci zabezpečí krytie vlaku spredu i zozadu podľa NaDP.

V prípade, keď dôjde k poruche na vlaku na širšej trati za možnosti dohovorenia, vlakvedúci hlási stav prideleným prenosným telefónom, ktorý pripojí svorkami do telefónnej siete. Zoznam miest s možnosťou pripojenia telefónu tvorí prílohu tohto Vykonávacieho nariadenia.

14/ Výluka koľaje

Pre výluku zásadne platí ustanovenie č. 211 – 212 NaDP. Ak k výluka koľaje v stanici, na nákladisku, alebo na širšej trati dôjde následkom rozbitia trate gravitačným spúšťaním dreva alebo iným zásahom, musí sa spísať protokol o poškodení, do ktorého sa po odstránení poruchy dodatočne víše výška vzniknutej škody, ktorá sa musí vymáhať, ak ku poškodeniu trate došlo z nedbanlivosti.

15/ Chod vozíkov a dreziny

Motorová drezina sa podľa prevádzkového poriadku, ktorý bol schválený Odborom dopravy Rady KNV v Žiline dňa 20. VI. 1956, používa zásadne len pre služobné účely lesnej železnice a lesného závodu. Vzhľadom na zlý stav verejných ciest na základe rozhodnutia Odboru dopravy Rady KNV slúži aj na prepravu lekárov a nemocných do obce a z obce Liptovská Teplička.

Motorová drezina jeden deň v týždni, spravidla v pondelok, musí byť k dispozícii pre služobnú potrebu lesnej železnice na prehliadku traťového zvršku a výhybiek. Motorová drezina na základe schváleného prevádzkového poriadku smie v noci premávať len na osobitné povolenie vedúceho lesnej železnice, alebo výpravcu vlakov.

Traťový motorový vozík v nočnom čase premávať nesmie.

Traťmajstrovská motorová drezina môže byť používané len v letnom období za denného svetla. Ak by muselo byť použité v noci, jeho rýchlosť musí byť znížená na 10 km/hod., aby hlavne na priecestiach nedošlo k jeho vykoľajeniu.

Chod motorovej dreziny nariaďuje cestovným rozkazom vodičovi motorovej dreziny výpravca vlakov.

Chod traťového motorového vozíka nariaďuje obvykle na týždenné alebo mesačné obdobie starší traťmajster a jeho chod riadi predák – úpravca trate.

Súhlas na chod motorového vozíka i motorovej dreziny sa dáva ako pri ostatnej vlakovej doprave a vodiči týchto dopravných prostriedkov sa povinne riadia ako vlakvedúci. Pre chod vozíkov zásadne platia ustanovenia č. 220 a č. 230 NaDP.

16/ Zvláštne vozebné zariadenie

V stanici Benkovo je zriadená točna pre otáčanie rušňov. Vo všetkých staniách sú riadne upravené nástupiská pre nástup a výstup cestujúcich. Čakárne pre cestujúcich sú schematicky znázornené v pripojených náčrtkoch a nachádzajú sa v Liptovskom Hrádku, Kráľovej Lehote, Svaríne, Čiernom Váhu a Liptovskej Tepličke.

17/ Opatrenia pre mimoriadne prípady

Najnutnejší zdravotný materiál pre poskytnutie prvej pomoci pri menších zraneniach je v zdravotnej skrinke, ktorá je umiestnená v každom rušni. Ošetrovanie ťažko ranených sa zabezpečuje ošetrovaním na ktoromkoľvek poľesí, v krajnom prípade na Lesnom závode na Čiernom Váhu, odkiaľ postihnutý spravidla býva dopravovaný do nemocnice.

Disciplinárny poriadok pre lesné železnice na Slovensku vydalo Poverenie poľnohospodárstva a lesného hospodárstva, Hlavná správa lesného hospodárstva v Bratislave nariadením z 29. 3. 1958 č. LH-117.3-Ing.Ko/317/1985 a vstúpil do platnosti od 1. 4. 1958.

VI. NÁZVY LESNEJ ŽELEZNICE

Vágvölgyi erdei vasut (Považská lesná železnica)	VEV	1914 – 1918
Považská lesná dráha	PLD	1919 – 1938
Považská lesná železnica	PLŽ	1939 – 1972

VII. ZAČLENENIE LESNEJ ŽELEZNICE

1914 – 1918	Ministerstvo pôdohospodárstva, priemyslu a obchodu Budapešť, Uhorský kráľovský hlavný lesný úrad Liptovský Hrádok, Považská lesná železnica
1919 – 1922	Ministerstvo zemedelstva Praha, Riaditeľstvo štátnych lesov a statkov Liptovský Hrádok, Štátne lesné staviateľstvo
1923 – 1927	Československé štátne lesy a statky Praha, Riaditeľstvo štátnych lesov a statkov Liptovský Hrádok, Stavebné oddelenie
1928 – 1938	Československé štátne lesy a statky Praha, Riaditeľstvo štátnych lesov a statkov Liptovský Hrádok, Správa premávky Považskej lesnej dráhy
1938 – 1945	Ústredné riaditeľstvo Štátnych lesov a majetkov Slovenskej krajiny Bratislava, Riaditeľstvo Štátnych lesov a majetkov Liptovský Hrádok, Správa premávky Považskej lesnej železnice
1945 – 1948	Štátne lesy Bratislava, Riaditeľstvo štátnych lesov Liptovský Hrádok, Správa premávky Považskej lesnej železnice
1948 – 1949	Československé štátne lesy Praha, n. p., Oblasťné riaditeľstvo Bratislava, Riaditeľstvo štátnej lesnej železnice Liptovský Hrádok
1949 – 1951	Československé štátne lesy Praha, n. p., Oblasťné riaditeľstvo Bratislava, Lesný závod Liptovský Hrádok, Lesná železnica Liptovský Hrádok
1952	Hlavná správa lesov Bratislava, Krajský ťažobný podnik, n. p. Žilina, Lesná železnica Liptovský Hrádok

- 1953 – 1955 Hlavná správa lesného priemyslu Bratislava, Krajská správa lesov Žilina, Čiernovážsky lesný priemysel, Lesná železnica Liptovský Hrádok
- 1956 – 1960 Hlavná správa lesného hospodárstva Bratislava, Krajská správa lesov Žilina, Lesný závod Čierny Váh, Lesná železnica Liptovský Hrádok
- 1960 – 1967 Správa lesného hospodárstva Praha, Podnikové riaditeľstvo štátnych lesov Žilina, Lesný závod Čierny Váh, Lesná železnica Liptovský Hrádok
- 1967 – 1970 Odborové (od 1969 Generálne) riaditeľstvo štátnych lesov Bratislava, Podnikové riaditeľstvo štátnych lesov Žilina, Lesný závod Čierny Váh, Lesná železnica Liptovský Hrádok
- 1970 – 1972 Ministerstvo lesného a vodného hospodárstva Bratislava, Podnikové riaditeľstvo štátnych lesov Žilina, Lesný závod Čierny Váh, Lesná železnica Liptovský Hrádok

STAVBYVEDÚCI A PREDNOSTOVIA VÝSTAVBY LESNEJ ŽELEZNICE

Stavbyvedúci Oddelenia inžinierskych prác výstavby lesnej železnice pri Uhorskom kráľovskom hlavnom lesnom úrade v Liptovskom Hrádku

- | | |
|------|------------------------|
| 1914 | Ing. Alexander Spengel |
| ? | Ing. Varga |

Prednostovia Štátneho lesného staviteľstva v Liptovskom Hrádku

- | | |
|-------------|----------------------------------|
| 1920 – 1921 | Ing. Juraj Martinka, lesný radca |
| 1921 – 1922 | Ing. Emil Duffek |

Prednostovia Stavebného oddelenia Riaditeľstva štátnych lesov a statkov v Liptovskom Hrádku

- | | |
|-------------|-------------------------------------|
| 1922 – 1927 | Ing. Emil Duffek |
| 1928 – 1938 | Ing. Bořivoj Strašpytel, lesmajster |

SPRÁVCOVIA, PREDNOSTOVIA A RIADITELIA LESNEJ ŽELEZNICE

(samostatná Správa premávky PLD zriadená od 25. 1. 1928)

- | | |
|-------------------------|--|
| 25. 1. 1928 – 1938 | správca Ing. František Kosář, lesmajster |
| 1938 – 1945 | prednosta Ing. Gejza Červenka, lesný radca |
| 1945 – 1946 | prednosta Vegm, lesný I. triedy |
| 1. 2. 1947 – 2. 2. 1948 | prednosta Ing. Jozef Klein, lesný asistent |
| 3. 2. 1948 – marec 1951 | prednosta, od 1. 4. 1948 riaditeľ Vladimír Sakáč |

VIII. ZAMESTNANCI LESNEJ ŽELEZNICE

apríl 1951 – júl 1951	robotnícky riaditeľ Štefan Straka
august 1951 – 1954	robotnícky riaditeľ Gustáv Trnovský
1954 – 31. 3. 1959	správca Ján Buštor
1. 4. 1959 – 1973	správca Ľudovít Gerek

ZOZNAM PRACOVNÍKOV LESNEJ ŽELEZNICE

Bendík Martin, murár 1959 – 1963

Bendík Michal (*7.2.1925), sprievodca vlaku 1955, kurič rušňa 1957 – 1962

Benke Gabriel, strážnik trate vo Svaríne 1962 – 1968

Benkeová Alžbeta, telefonistka vo Svaríne 1962 – 1968

Beňo Ján (*1920), sprievodca vlakov 1959 – 1962, kurič rušňa 1963 – 1968

Biziak Ondrej, dozorca výstavby nových tratí 1923

Bjel Ľudovít, vodič dreziny 1948, kováč

Blatný Tibor (*22.2.1883), Ing., vrchný lesný radca, zástupca riaditeľa Riaditeľstva Štátnych lesov v Liptovskom Hrádku 1930 – 1936

Bryndza Ján z Podturne, míner na stavbe tratí v Malužinej a Ráztokách 1935

Bryndza Jozef z Podturne (*21.6.1924), rušňovodič 1937 – 1972

Buncko Michal (*24.9.1911) z Liptovského Hrádku – Maše, traťový robotník 1946, brzdár 1947, vlakvedúci 1950 – 1972

Buštor Ján, správca lesnej železnice 1954 – 31.3.1959, potom správca lesnej železnice na Čiernom Balogu

Capko Vojtech, strážnik trate Pred Dikulou 1958 – 1960

Capková Cecília, telefonistka Pred Dikulou 1959

Cigler Martin z Uhorskej Vsi, míner na stavbe tratí v Malužinej a Ráztokách 1935

Cigler Peter z Uhorskej Vsi, míner na stavbe tratí v Malužinej a Ráztokách 1935

Collavini Angelo, dozorca výstavby nových častí lesnej železnice už pred r. 1918 a potom do r. 1931, strážnik trate v Malužinej 1932 – 1941

Cupra Ján (*10.10.1896) z L. Porúbky, brzdár 1935 – 1972, vedúci posunu 1955

Cupra Koloman (*27.8.1924), vodič gebusu 1955 – 1962, rušňovodič 1962 – 1968

Čajník Branislav (*14.4.1930) z L. Porúbky 16.5.1947 – 2.11.1971, z toho učeň (1947 – 1949), strojný zámočník, vodič dreziny Tatra 57, dreziny Škoda 1201, náhradný vodič gebusu 1950 – 1971, zástupca dielovedúceho Langa

Černohorský Michal (*1928), traťový predák 1959 – 1965, traťmajster 1972

Červenka Gejza, Ing., lesný radca, prednosta lesnej železnice 1938 – 1945

Daniš Milan, zámočník 1957 – 1970, 1972, zvárač plameňom 1971

Dúbravec Aurel, opravár telefónnej siete 1959, 1960

Dúbravec Viktor (*1921), zámočník 1957 – 1972, vodič gebusu 1959 – 1963

Dubovec Ján, brzdár 1922, utrpel úraz 3. 10. 1923, po vyliečení do roku 1928 strážnik trate v Kráľovej Lehote

Duffek Emil, Ing., vedúci stavby Benkovskej odbočky 1920, prednosta Štátneho lesného staviteľstva 1921 – 1928

Erder Fridolín, strážnik trate na Čiernom Váhu od 1.4.1921, na Benkove 1922, 1923

Fábry Milan z Okoličného, kotlár 1959 – 1961

Fedor Jozef, strážnik trate vo Svaríne 1922, 1923

Fendek Ján (*1935), strážnik trate Pred Dikulou 1960 – 1965

Flosník Ján, strážnik trate na Benkove 1935 – 1941, v Malužinej 1941 – 1953

Gerek Ludovít (*5.3.1912) z Liptovskej Porúbky, správca lesnej železnice 1.4.1959 – 1973, správca areálu lesnej železnice 1975 – 1989

Früstück Štefan, Ing., pomocný lesný inžinier výstavby lesnej železnice 1914

Glončák Eduard, dielovedúci od 12.5.1947

Grünvldský Ján (*19.1.1922), brzdár 1952 – 1965

Haluška Mikuláš (*3.2.1923), kurič rušňa, rušňovodič 1951 – 1972

Haluška Bohumil, vedúci účtovník 1951

Holbus Pavel, elektrikár 1959, 1960, telefonista 1961

Hyben Michal (*26.11.1924) rušňovodič 1952 – 1972

Chomo Július (*26.11.1920) z Liptovskej Porúbky, brzdár 1947 – 1965, vlakvedúci 1970 – 1972

Chomo Viliam, strážnik trate Pred Dikulou po roku 1965

Ilavský Michal (*15.7.1922), vlakvedúci 1953 – 1961

Ivan Ondrej z Dovalova (*10.8.1912), traťový robotník 1946, brzdár 1947 – 1972

Jančuška Pavel (*2.1.1919), vodič dreziny 1955 – 1959, vodič M 21006 1959 – 1972

Jurčo Vojtech, traťový zámočník 1959 – 1961

Juriš Eduard z Uhorskej Vsi, býval v Liptovskom Hrádku, kurič rušňa 1935, rušňovodič 1945 – 1959

Juriš Eduard ml., zámočník 1957 – 1963

Juriš Ladislav (*1935), kurič rušňa 1961, 1962

Kabzan Vladimír (*18.8.1921) z Kráľovej Lehoty, elektrikár 1959 – 1961

Kamenský Ján (*13.4.1925) z Dovalova, brzdár 1959 – 1968, prepustili ho v r. 1968

Kamhal Rudolf, strážnik trate v Kráľovej Lehote 1935 – 1946

Kapitáň Jozef (*1911), strážnik trate v Liptovskej Tepličke 1946 – 1959, brzdár 1960 – 1967, vedúci posunu 1968 – 1972

Kapitáňová Margita, telefonistka v Liptovskej Tepličke 1959

Klančík Jaroslav, remenár 1958

Klein Jozef, Ing., lesný asistent, úradník Št. lesov v Liptovskom Hrádku od 1. 8. 1946, prednosta lesnej železnice 1. 2. 1947 – 2. 2. 1948

Komár, M., rušňovodič 1935

Kompiš Ján (*20.5.1927), vodič dreziny 1959 – 1972

Kompiš Milan, učeň 1960

Kondula Ján, kováč 1958

Korbíny Anton, brzdár 1946 – 1949, vlakvedúci 1950, 1951

Koreň František (*1916), traťový predák 1959 – 1972

Koreň Jozef, brzdár 1950, 1951, strážnik trate na Čiernom Váhu 1953 – 1960

Koreňová Margita, telefonistka na Čiernom Váhu 1959

Kosár František, Ing., správca lesnej železnice 25.1.1928 – 1938

Kozoň Jozef, Ing., pomocný lesný inžinier výstavby lesnej železnice 1914

Krajčúška Jozef, kováč 1957 – 1961

Krčula Ján, strážnik trate v Liptovskej Tepličke 1932 – 1935, strážnik trate v Liptovskom Hrádku 1946 – 1948, traťmajster 1958 – 1965

Kubko Ľudovít (*29.3.1927) z Dovalova, výpomocný kurič rušňa 1955, kováč 1957, kurič rušňa 1957 – 1972

Kunaj Daniel, učeň 1958 – 1962, zámočník 1963 – 1968

Lang Daniel z Dovalova, zámočnícky pomocník 1947, zámočník 1948, dielovedúci 1959 – 1965

Lang Peter, brzdár 1935

Lehotský Martin, dielovedúci 1955

Lehotský Rudolf (*1912), kurič rušňa 6.5.1965 – 1968

Longauer Adolf, výpravca 1946, 1947

Lopčiansky Ján (*19.8.1911) z Dovalova, brzdár 1946, 26. 2. 1947 smrteľný úraz

Lopčiansky Ľudovít (*25. 9. 1924) z Dovalova, vodič gebusu 1947, rušňovodič 1951 – 1964, kurič rušňa 1965 – 1968, zámočník 1972

Lopčiansky Michal, dozorca výstavby nových tratí 1923

Lubelan Eduar, opravár motorových píl 1957

Lúčanský Ján, tesár 1959 – 1961

Macko Jozef, strážnik trate v Liptovskom Hrádku 1923

Macko Ľudovít (*6.2.1909), strážnik trate v Malužinej, vlakvedúci 1946 – 1961

Marhefka Ján, elektrikár 1947, 1948

Mármota Ferdinand (*1928), brzdár 1958 – 1965, vlakvedúci 1968 – 1972

Mármota Ľudovít, zámočník 1958 – 1961

Marušin Peter (*27.7.1930), sprievodca vlaku 1955, strážnik trate na Benkove 1959

Marušin Ján (*1926), kurič rušňa 1951 – 1959

Marták Milan (*4.12.1928), brzdár 1958 – 1968, prepustili ho v r. 1968

Martinka Juraj (*21.12.1864), Ing., vrchný ministerský radca, od r. 1928 vládny radca, prednosta Štátneho lesného staviteľstva v Liptovskom Hrádku 1920, riaditeľ Riaditeľstva štátnych lesov a statkov v Liptovskom Hrádku 1921 – 1935

Matloň Michal, strážnik trate v Liptovskom Hrádku 1935

Mezovský Štefan z Liptovského Hrádku, kováč 1947, 1948

Migra Ferdinand, rušňovodič a dielovedúci výhrevne 23.6.1920 – 1922, zároveň aj traťmajster od 15.7.1921

Mihelik Jozef (*19.1.1904), kurič rušňa 1950 – 1972

Mihok Ján (*1909), strážnik trate Pred Dikulou 1946 – 1947, strážnik trate v Liptovskej Teplicke 1948, zámočník 1957, 1972, traťový predák 1959 – 1965

Mihok Gustáv z Dovalova, brzdár 1946, 1947, traťmajster 1958 – 1965

Mihok Michal, tesár 1959 – 1961

Mihok Peter (*23.3.1914), vlakvedúci 1950 – 1964, brzdár 1965 – 1968

Mihok Peter ml. z Dovalova (*2. 8. 1942), učeň 1960, zámočník 1965

Mistrík Emil, rušňovodič 1950 – 1953

Mravčiak Michal (*5.11.1913), robotník na stavbe nových tratí 1926 – 1937, po úraze pomocný strážnik trate v Liptovskej Teplicke 1937 – 1945 pre úsek Ždiar – Rovníčky, strážnik depa v Liptovskom Hrádku 14. 8. 1945 – 1947, kurič ústredného kúrenia v depe v Liptovskom Hrádku 1947 – 1972

Mrlan Štefan, strážnik trate v Kráľovej Lehote 1920 – 1923

Mudroň Juraj, vlakvedúci 1946 – 1948

Mudroň Július, brzdár 1935

Mudroň Ondrej, rušňovodič 1. 4. 1921 – 1947 (r. 1947 aj dielovedúci)

Multán Michal, strážnik trate 1946, 1947, brzdár 1950, strážnik trate v Liptovskom Hrádku 1958, 1959

Multánová, telefonistka v Liptovskom Hrádku 1959

Nahálka Martin (*15.8.1901) z Dovalova, kurič rušňa 1946 – 1962

Neuwirth Július, brzdár 1935 – 1945, vlakvedúci 1946 – 1953, strážnik trate v Malužinej 1953 – 1959

Olejár Ján (*1906), traťový robotník 1945 – 1948, stolár v depe v Liptovskom Hrádku 1949 – 1953, strážnik trate na Benkove 1953 – 1955, pomocný strážnik trate v Liptovskej Teplicke pre odbočky Ždiar – Staníkovo a Ždiar – Zátareň 1956 – 1966

Pafko Ján (*1922), traťový predák 1959 – 1965

Pálffy Michal, dozorca stavby Benkovskej odbočky 1923

Pikla Karol, vodič dreziny Tatra 1957 – 1959, sústružník 1972

Pikla Daniel, učeň, zámočník 1957

Piovarči Anton, brzdár 1921, 1922, strážnik trate Pred Dikulou od 11.1.1928, na Čiernom Váhu 1935

Piovarči Ondrej (*30.11.1898), kurič rušňa 1935 – 1955

Piovarči Štefan (*14.10.1905), brzdár 1935 – 1950, vlakvedúci 1950 – 1959, vedúci posunu 1960 – 1962

Plachý Jozef, brzdár 1935 – 1952

Podhorský Alexander, technik strediska 1956 – 1972

Profant Michal (*1937), zámočník 1959 – 1962, náhradný kurič rušňa 1960 – 1962

Sakáč Vladimír, úradník 1947, prednosta lesnej železnice 3.2.1948 – 1.4.1948, potom do marca 1951 riaditeľ lesnej železnice

Sirotiak Lubomír z Važca, zvárač elektrickým oblúkom 1971, automechanik 1972

Slosiar Pavel z Liptovskej Porúbky, tesár a stolár 1946 – 1955

Slosiarik Jaroslav z Kráľovej Lehoty, kováč 1961 – 1972

Spengel Alexander z Levoče, Ing., ústredný stavbyvedúci lesnej železnice 1914

Stacho Martin, zámočník 1957 – 1960

Straka Štefan, rušňovodič 1946 – 1958, tajomník ZO ROH 1950, robotnícky riaditeľ lesnej železnice apríl – júl 1951, výpravca 1958 – 1967

Strakota Jozef, vodič dreziny 1955 – 1956, zo zdrav. dôvodov skončil 1957

Strašpytel Bořivoj, Ing., lesmajster, prednosta Stavebného oddelenia Riaditeľstva štátnych lesov 25.1.1928 – 1938

Susa Štefan (*5.10.1887) rušňovodič 14.7.1926 – 1959 (rušňovodičom bol 33 rokov), do dôchodku odišiel ako 72 ročný, aj dielovedúci 1947. Predtým zamestnaný u Rimamuránskej železiarskej spoločnosti 2.7.1906 – 31.10.1922

Šeďo Daniel (*1931), strážnik trate na Čiernom Váhu 1959 – 1972

Šeďová Anna, telefonistka na Čiernom Váhu 1962 – 1972

Šerfel Gustáv, výpravca 1950 – 1958

Šimovček Michal, strážnik trate vo Svaríne 1935 – 1953

Šimovček Peter z Uhorskej Vsi, míner na stavbe nových tratí 1921 – 1935

Šoltés Jozef (*9.2.1922), kurič rušňa 1935 – 1956, rušňovodič 1957 – 1972

Šmídt Arpád (*1909), strážnik trate vo Svaríne 1953 – 1962, strážnik trate v Liptovskom Hrádku od roku 1962

Šmidtová Zuzana, telefonistka vo Svaríne 1959 – 1962

Šmídt Jaroslav, brzdár 1964 – 1971

Šmol Anton, strojný zámočník 1947 – 1963 (fotografoval PLŽ)

Šoltýs Jozef, kurič rušňa 1946, 1947, potom rušňovodič

Špiak Viktor, brzdár 1922

Špiak Martin z Dovalova, zámočník 1947 – 1957, vodovodár 1958

Štefček Ludovít z Dovalova, rušňovodič 15. 8. 1918 – 26. 4. 1921

Šupala Ján (*16.6.1901), zauhlavač 1956 – 1959

Šveda Ján (*1937), kotlár 1959 – 1961, náhradný kurič rušňa 1960

Tekel Miloš (*1927), brzdár 1961 – 1972

Tréger Miroslav, opravár motorových píl 1957

Trnovský Gustáv (*6.12.1915) z Liptovskej Porúbky, zámočník 1947 – 1948, predseda ZO KSS a ZO ROH 1949 – 1950, robotnícky riaditeľ železnice 1951 – 1954

Varga, Ing., projektant a ústredný stavbyvedúci lesnej železnice po r. 1914

Vegm, prednosta lesnej železnice, lesný I. triedy 1945, 1946

Vítko Jozef (*18.10.1917), vlakvedúci 1947 – 1964

Veverica Ján, mastič vozňov 1957 – 1963, zauhľovač 1972

Zátroch Pavel (*3.6.1897), traťmajster 1.7.1929 – 31.3.1959. Predtým v r. 1927 – 1929 stavbyvedúci lesnej železnice Terešva na Podkarpatskej Rusi

Zátrochová Margita (*11.11.1932), úradníčka 1958 – 1967, výpravkyňa 1967 – 1972

Závadský Michal z Važca (*1908), strážnik trate na Benkove 1941 – 1953, strážnik trate v Kráľovej Lehote 1953 – 1972

Závadská Anna, telefonistka v Kráľovej Lehote 1959 – 1962

Zlejší Ján, vodič dreziny 1947

Znak Michal z Liptovskej Tepličky (*1915), strážnik trate na Benkove 1955 – 1959, strážnik trate v Liptovskej Tepličke 1959 – 1972

Znaková Žofia, telefonistka na Benkove 1959, v Liptovskej Tepličke 1959 – 1970,

Žilák František, Ing., technický vedúci lesnej železnice v Liptovskom Hrádku 1932, lesný radca a správca lesnej železnice Kriváň – Detva 1942, hlavný lesný radca a riaditeľ Riaditeľstva Štátnych lesov v Liptovskom Hrádku 1946, 1947

V zozname nie sú uvedení všetci zamestnanci a sú uvedené len písomne doložené roky.



190. Pred rušňom Škoda 2064 (Kč4–199), okolo roku 1960. V rušni rušňovodič Mikuláš Haluška, dolu zľava sprievodca Ján Beňo, vlakvedúci Peter Mihok, výpravca Štefan Straka, správca Ľudovít Gerek, vlakvedúci Július Chomo

IX. POVAŽSKÁ LESNÁ ŽELEZNICA VO FILMOVÝCH DOKUMENTOCH

KOČOVANIE SO VČELSTVAMI LESNOU ŽELEZNICOU

Amatérsky čiernobiely dokumentárny 8mm film, 5 minút, autor Ing. Michal Mačička, 1963.

VLAK DO STANICE NEBO

Celovečerný farebný hraný československý film, 80 minút, režisér Karel Kachyňa, 1972. Predpremiéra Liptovský Mikuláš 24. 11. 1972, premiéra Praha 1. 12. 1972.



*191. Natáčanie filmu Vlak do stanice Nebo, 1972.
Na moste v Svaríne*

V DOLINE PÍSKAL VLAK

Amatérsky čiernobiely dokumentárny 8mm film, 13 minút, (televízia urobila v Prahe jeho magnetický prepis – ampex, ktorý je v Národnom osvetovom centre v Bratislave), autor Ing. Milan Stano, 1975 (natáčanie 1971).

ČIERNOVÁŽSKA MAŠINKA

Amatérsky dokumentárny 8mm film, 7,5 minúty, autor Ing. Michal Mačička, 1976.

LAHOSTAJNOSŤ – NEZNÁMY POJEM

(dobrovoľná údržba parných rušňov v depe úzkokolajnej železnice v Liptovskom Hrádku). Amatérsky dokumentárny 8mm film, 11 minút, autor Ing. Michal Mačička, CSc., 1984.

O zrušení Považskej lesnej železnice sa začalo uvažovať už v roku 1970. Proti jej zrušeniu sa ihneď postavili pracovníci Lesného závodu Čierny Váh a na základe uznesenia zo schôdze Základnej organizácie Komunistickej strany Slovenska (ZO KSS) a celozávodnej konferencie Revolučného odborového hnutia (ROH) poslali na Odbor dopravy Krajského národného výboru v Banskej Bystrici prípis s podpismi zamestnancov. V ňom okrem iného uviedli, že ide o mimoriadne technické dielo, ktoré sa za takmer 60 rokov jeho existencie stalo neodmysliteľnou súčasťou prírody čiernovážskeho komplexu, pričom lesná železnica je jednou z najzachovalejších s veľmi dobrým strojovým a vozňovým parkom.

Dielňa PLŽ bola na vysokej úrovni. Sami dokázali vyradené drezíny, nákladné a osobné vozne zrekonštruovať na prevádzky schopné, vyrobiť na parné rušne kľuky a ojnicné čapy. Ešte aj železničné podvaly si sami vyrobili, jeden vyšiel na 13 korún.

X. SNAHY O ZÁCHRANU LESNEJ ŽELEZNICE



Podnikové riaditeľstvo Štátnych lesov (PR ŠL) v Žiline podalo 25. 2. 1972 na Stredoslovenský krajský národný výbor (S KNV) – odbor dopravy návrh na zrušenie Považskej lesnej železnice pre jej nerentabilitu.

Do záchrany lesnej železnice sa zapojili aj novinári. Najviac sa angažoval Rudolf Velický, člen činohry divadla Nová scéna v Bratislave a dopisovateľ časopisu Život. Časopis Život v č. 10 z 11. 4. 1972 priniesol jeho článok pod

*192. Výletný vlak
z Liptovského Hrádku pod
Kráľovu hoľu, 1971*

názvom Vlak do Neba, v ktorom je popísaný výlet lesnou železnicou z Liptovského Hrádku až pod Kráľovu hoľu v auguste 1971. V článku sa okrem iného uvádza: „Na zajtrajšok si objednal cestu vláčikom pioniersky tábor Skaličná v Liptovskej Porúbke... K nim sa pripájame aj my turisti, ubytovaní na Borovej sihoti. Odchod o 7.15, ale vyšli sme s menším oneskorením. Vláčik sa pohyňa, hlavné zástavky má vo Svaríne, Nižnom Chmelienci, Čiernom Váhu, Benkove, Bielom Potoku, Kolesárkach, Liptovskej Tepličke, Kantorke, Rovníkach a Brunove pod Kráľovou hoľou... Celú súpravu obsluhujú štyria železničari... Sme pod Kráľovou hoľou. Mladší sa chystajú na poldruháhodinový výstup na vrchol hole. Sami sme si určili návrat na 16. hodinu... My, čo sme nešli hore, vykračujeme si k blízkej horárni. Horárka nás ponúka krčahom kyslého mlieka. Kráčame hore svahom na stráne, jedni tam, iní inde. Železničari ostali pri ohníčku a opekali si slaninu... Keď sme sa vrátili vidíme, že na íverčkoch smrekov visia červené jahody na stonkách, pozvážované do kyticiek. Pod nimi sú hrnce s malinami a voňavé huby... Rozvraví sa rušňovodič Michal Hyben. Delí sa s prítomnými o chlieb so slaninou... Hyben chodí do Hrádku z Važca, kurič Ľudovít Kubko býva v Dovalove. Za 10 – 12 hodinovú prácu poberajú okolo 2 tisícok mesačne... Hovoria, že v rokoch 1956 – 1961 musela byť rentabilita lesnej železnice v ročnom priemere najmenej 500 – 600 tisíc korún ročne... Ujkovia železničari pozvešali zo stromov jahody a porozdávali ich deťom... Dnešná cesta vláčikom stála hore a dolu na osobu 14 Kčs. Správe ostalo za túto jazdu ešte čistých okolo 700 korún.“



193. Fotografia na rozlúčku, október 1972. Hore Milan Daniš, pod ním Ľudovít Lopčiansky a Ľubomír Sirotiak. Dolu Jaroslav Slosiarik, Ján Veverica, Kováčová, Daniel Lang, upratovačka z Važca, Viktor Dúbravec, Daniel Pikla a Michal Hyben

Na článok Vlak do Neba dostali do redakcie časopisu Život množstvo listov. V nich čitatelia navrhovali na záchranu lesnej železnice vyhlásiť finančnú zbierku, niektorí žiadali do záchranu zainteresovať mladých ľudí prostredníctvom Socialistického zväzu mládeže (SZM). Iní navrhovali, aby železničku zaradili medzi kultúrne pamiatky, čím by prešla do ochrany Vládneho

výboru pre cestovný ruch, do opatery niektorého múzea, TANAPu a podobne. Verejná mienka sa tak rozšýbala, že zamestnanci lesnej železnice si kúpili víno, aby oslávili nádejnú cestu k záchrane svojej milovanej “štriečky”. Plán odstrániť lesnú železnicu narazil na silný odpor.

Rudolf Velický napísal 13. 3. 1972 list prezidentovi Československej socialistickej republiky generálovi Ludvikovi Svobodovi. V liste mu poslal časopis Život s článkom Vlak do Neba a fotografiu izby Kolomana Lovicha v Kráľovej Lehote, kde mal generál Svoboda svoju pracovňu generálneho štábu 1. československého armádneho zboru v ZSSR pri útoku na Liptovský Mikuláš na jar 1945. Prezidenta týmto listom pozýval, aby spoločne s prvým tajomníkom Komunistickej strany Československa (KSČ) Dr. Gustávom Husákom v lete navštívili Liptov a jazdou vláčikom si pozreli čiernovážsku dolinu a tak prispeli k záchrane lesnej železnice. Velický súčasne napísal do Prahy list aj prvému tajomníkovi KSČ Dr. Gustávovi Husákovi, v ktorom ho spolu s prezidentom Svobodou pozýval na Liptov. Velický požiadal kolegyňu herečku, ktorá bola švagrinou Dr. Husáka, aby u neho intervenovala na záchranu lesnej železnice. Správca lesnej železnice Ludovít Gerek sa obrátil s prosbou o pomoc na rodáka z Liptovskej Porúbky, prvého tajomníka Ústredného výboru Komunistickej strany Slovenska (ÚV KSS) Jozefa Lenárta.

O záchranu lesnej železnice sa snažil Prof. Ing. Karel Zeithammer, člen skupiny pre štúdium a dokumentáciu dejín železníc pri Národnom technickom múzeu v Prahe. Dojednal s Československou cestovnou kanceláriou mládeže v Prahe zaradenie jazdy lesnou železnicou do jednej zo svojich výletných trás. Plánovalo sa, že pasažieri sa dovezú autobusmi do Liptovského Hrádku, kde prestúpia na vláčik lesnej železnice. Na Liptovskej Tepličke ich mali čakať autobusy a pokračovali by v trase výletu. Došlo ale k rozdeleniu cestovnej kancelárie na českú a slovenskú a vzniknutá bratislavská kancelária nemala o to záujem.

Aj stavbári chceli pomôcť. Váhostav n. p. Žilina dal na Podnikové riaditeľstvo Štátnych lesov v Žiline požiadavku na prepravu lesnou železnicou na stavbu Prečerpávacej vodnej elektrárne (PVE) Čierny Váh 350 ton materiálu a 250 robotníkov denne v rokoch 1973 – 1978, čo by donieslo 10 – 12 miliónov korún obratu ročne. V príprave výstavby vodnej elektrárne Čierny Váh sa počítalo v roku 1975 s preložkou lesnej železnice v mieste dolnej nádrže v dĺžke cca 3 km s nákladom 3 – 3,5 mil. Kčs. Preložka bola naprojektovaná v súbehu s terajšou cestou popri dolnej vodnej nádrži.

Ohlas verejnosti, odborných kruhov a tlače proti zrušeniu lesnej železnice bol mimoriadny. Za jej záchranu sa angažovali okrem časopisu Život aj denníky Smena, Práca a Pravda.

V dňoch 30. – 31. 5. 1972 sa v Oravskom Podzámku konala konferencia k jubileu lesníckeho historika Ing. Andreja Kavuljaka. Organizovala ju Lesnícka a drevárska sekcia Slovenskej spoločnosti pre dejiny vied a techniky. Na nej odznili tri referáty za zachovanie Považskej lesnej železnice. Redaktorka časopisu Život Pavla Rosová v referáte Zachovajme čiernovážsku železnicu prítomných oboznámila o snahách, ktoré na záchranu železničky vyvíja ich redakcia a povedala: „*V mene redakcie Života a tisícok jej čitateľov, menom spomínaných orgánov našej politickej a štátnej moci úpenlivo apelujem na všetky naše osobnosti, ktoré majú možnosť zabrániť skaze a zániku našich národných hodnôt, aby aj tieto naše technické pamiatky, o ktorých je tu reč, zachránili a zachovali našej socialistickej spoločnosti, našim budúcim pokoleniam*“. Prof. Ing. Karel Zeithammer z Prahy v referáte Lesní železnice jako kulturní technické památky povedal, že dosiaľ nedošlo do povedomia ľudí, že technické pamiatky sú rovnako ako kultúrne pamiatky neoddeliteľnou súčasťou národného dedičstva a obrazom vývoja spoločnosti. Poukázal na to, že lesná železnica premenená na muzeálny objekt predstavuje ideálny príklad živého exponátu v prírode a lesná železnica Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička má všetky predpo-

klady stať sa vysoko atraktívnou a vyhľadávanou muzeálnou železnicou. Povedal: „*Chci proto požádat toto vážené shromáždění o podporu snah, aby tato jedinečná kulturní památka nebyla zlikvidována, ale aby byla vyhlášena urychleně kulturní památkou a aby byla učiněna opatření k přeměně této železnice v muzejní turistickou železnici.* Hlavný inžinier Lesného závodu Čierny Váh Ing. Július Sulík v referáte povedal, že po kalamitných rokoch sa musia lesy šetriť a ťažba dreva v nich rapidne poklesla. V súčasnosti sa lesnou železnicou dopravuje ročne priemerne 35 tisíc plm dreva oproti 100 – 150 tisíc plm dreva v minulosti. Náklady na lesnú železnicu, najmä na jej trať sa organizačnými opatreniami len pomaly znižovali a doprava začala byť nerentabilnou. Pravidelná verejná osobná doprava skončila v roku 1968 a prevádzka sa len nepravidelná osobná doprava výletnými vlakmi, ktorých je priemerne 30 do roka. Povedal: „*Tak ako sa stalo prežitkom plavenie a pltenie dreva a bolo nahradené modernejšou dopravou lesnou železnicou, tak sa stala prežitkom aj doprava dreva lesnou železnicou, najmä keď ekonomické ukazovatele sú v prospech modernejšej automobilovej dopravy*“. Odporučil, aby vzhľadom to, že lesná železnica je mimoriadne zaujímavou technickou pamiatkou, ktorá má takmer bezchybný technický stav, dostatočné a dobré vybavenie vozňovým a strojovým parkom a dielňami a prírodne atraktívnu trasu trate, bola jej hlavná trať v úseku Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička, Zátureň v dĺžke 42 km ponechaná ako kultúrna pamiatka pre účely turistického ruchu. Takto by zostala budúcim pokoleniam ukážka lesníckeho umu z minulosti. V uznesení z konferencie sa uvádza: „*Zvláštnu pozornosť si zasluhuje Čiernovážska lesná železnica, ktorá je v dobrom technickom stave a jej trasa prebieha v turisticky a rekreačne veľmi atraktívnom prírodnom prostredí. Účastníci konferencie pokladajú za naliehavé pristúpiť k účinným opatreniam na zachovanie tohto prostriedku nákladnej a osobnej dopravy, najmä v základnom ťahu od Liptovského Hrádku po Brunov pod Kráľovou holou. Súčasne navrhujú, aby toto technické dielo bolo vyhlásené za kultúrnu technickú pamiatku*“.

Zachovanie lesnej železnice podporil aj Štátny odborný technický dozor Federálneho ministerstva dopravy v Prahe, ktorý v zápise z kontroly uskutočnenej 6. a 7. júla 1972 uvádza, že Považská lesná železnica je jednou z najzachovalejších s veľmi dobrým strojovým a vozňovým parkom.

Na 25. 8. 1972 zvolal Stredoslovenský krajský národný výbor (S KNV) – odbor dopravy komisionálne jednanie do budovy Lesného závodu Čierny Váh v Liptovskom Hrádku za účelom konečného rozhodnutia vo veci zrušenia lesnej železnice na základe návrhu PR ŠL Žilina. Pozvaní boli Východoslovenský KNV – odbor dopravy Košice, Okresné národné výbory (ONV) – odbor dopravy Liptovský Mikuláš a Poprad, Mestský národný výbor (MsNV) Liptovský Hrádok, Miestne národné výbory (MNV) Kráľova Lehota a Liptovská Teplička a Prevádzkový oddiel Správy Východnej dráhy (SVD) Košice. Jednania sa zúčastnili zástupca Ministerstva kultúry SR a zástupca Slovenského ústavu pamiatkovej starostlivosti a ochrany prírody (SÚP-SOP). Boli prítomní aj novinári Juraj Sidorenko z denníka Práca, Natália Neuwirthová z denníka Smena a Ivan Cibulec z denníka Pravda.

Správca lesnej železnice Ludovít Gerek s riaditeľom Národopisného múzea v Liptovskom Hrádku Matejom Borošom na toto jednanie pripravili koncepciu využitia železnice pre muzeálne a turistické účely. Predsedom komisie bol pracovník odboru dopravy S KNV, ktorý miestne šetrenie zdôvodnil tým, že proti návrhu na zrušenie železnice v lehote do 15 dní nikto nepodal protinávrhy a námietky. Zástupca ministerstva kultúry na príkaz ministra Válka upozornil na to, že železnica nemá byť likvidovaná, má slúžiť ako kultúrna pamiatka a využívať sa v cestovnom ruchu, pričom má ostať v majetku štátnych lesov pri uhradení 800 tisíc korún za údržbu. Proti tomu namietal zástupca PR ŠL v Žiline hlavný ekonóm Ing. Burian, ktorý povedal, že

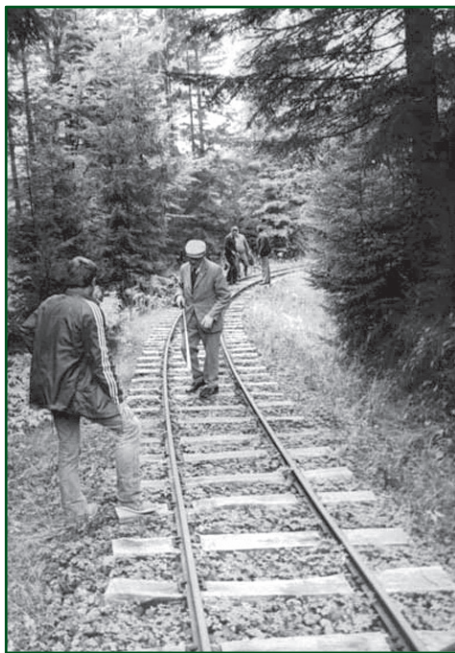
ŠL sú nútené okrem ekonomických dôvodov železnicu zlikvidovať aj preto, že pri prechode na autodopravu ušetrí 46 pracovníkov. Argumentoval tiež tým, že sa nevyrábajú rušne na úzkokolajky, nie je možnosť ich generálok a vo vlastných dielňach stačia len na bežné opravy. Aj náhradné súčiastky sa musia dovážať zo zahraničia. Vozňový park sa len ťažko obnovuje, lebo také vozne sa nevyrábajú. Neimpregnujú sa podvaly na úzkokolajky a práca na objednávku je drahá. Tvrdil, že už teraz štvrtinu dreva zvažajú autami a nemôžu si dovoliť dvojaký vozňový park.

Správca lesnej železnice Ľudovít Gereš na jednaní uviedol, že celý zvršok lesnej železnice, všetky prevádzkyschopné parné rušne, osobný motorový vozeň, osobné vozne a veľká väčšina nákladných vozňov aj po opätovnom precenení je už odpísaná. Nie je odpísaná spodná stavba trate ku ktorej patria všetky mosty a prevádzkové stavby. Len tieto objekty zaťažujú odpisovými odvodmi prevádzky lesnej železnice. Na tomto jednaní za zrušenie lesnej železnice vystúpil zástupca odboru dopravy ONV Poprad.

Podtatranské noviny v č. 46 z 9. 9. 1972 uverejnili článok Neuveríš – uveríš s textom: „*Hamletovská otázka Byť – či nebyť visela hrozivo nad lesnou železničkou Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička. V tieto dni Rada ONV v Poprade vyhlásila túto železničku za technickú pamiatku a určila vedúcemu Odboru kultúry ONV zabezpečiť zaevidovanie tejto železničky ako technickú pamiatku do štátneho zoznamu pamiatok. Dňom 1. januára 1973 bude vykonávať prevádzkovateľa Správa lesnej železničky Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička ako mimopodnikový útvar Štátnych lesov, finančne dotovaný ONV. Lesná železnička je v bezchybnom stave a slúžila doprave dreva a na prepravu osobnú.*“

Napriek tomu, že prezident Svoboda ani prvý tajomník KSČ Dr. Husák na pozvanie neprišli, naplánované slávnosti Dňa družby na Čiernom Váhu sa 10. 9. 1972 uskutočnili. Hoci osobná doprava sa na lesnej železnici už od roku 1968 neprevádzkala, vozili z Liptovského Hrádku a Kráľovej Lehoty účastníkov slávností. Prepravu zabezpečovali krytými osobnými vozňami, výletným vozňom a upravenými plošinovými vozňami, v ktorých sprievodcovia predávali cestujúcim lístky. Miesto konania slávností nebolo priamo v osade Čierny Váh, ale v krásnom prostredí pod Nižným Chmeliencom v Úžavách hore na polane Starý majer. Tam boli pre účastníkov osláv postavené stánky na občerstvenie a tanečný parket. Aj keď mali účastníci osláv v Liptovskom Hrádku na prepravu pripravené aj pohodlné autobusy, väčšina ľudí chcela ísť za slnečného jesenného počasia železničkou, preto museli narychlo rozkúriť ďalší parný rušeň a vypraviť druhý vlak.

Ing. Dušan Janota zo SÚPSOPu Bratislava vypracoval návrh na vyhlásenie Po-



194. Pri ukončení prevádzky bola trať v dobrom stave

važskej lesnej železnice za kultúrnu technickú pamiatku. Urobil to za ONV Liptovský Mikuláš a ONV Poprad, lebo tí vraj nemali poruke odborné posudky. Ing. Janota presadzoval konečné rokovanie o lesnej železnici, ktoré na 19. 9. 1972 do Banskej Bystrice zvolal odbor dopravy S KNV. Na tomto rokovaní PR ŠL Žilina dalo ultimátum do jedného mesiaca nájsť organizáciu pre správu lesnej železnice, ktorá železnicu prevezme skôr ako od 1. 1. 1973 dôjde k zastaveniu prevádzky na nej. Vtedy paradoxne ochranári „zabili“ záujem o zachovanie lesnej železnice pre turistický ruch keď vyhlásili, že celá oblasť kadiaľ trať prechádza, bude oblasťou ticha, kde žiadne stavby pre nikoho nepovolajú (potom vyrástla rekreačná chatová oblasť v Liptovskej Tepličke na Kolesárskach, v Bielom Potoku a pri Vikartovskom mlyne).

Aj filmoví tvorcovia sa snažili zviditeľniť Považskú lesnú železnicu. Pre Československú televíziu na nej 6. 10. 1972 za krásneho jesenného počasia, keď príroda hrala všetkými farbami, režisér Jozef Novák, kameraman Ladislav Stritz a architekt Tibor Lužinský natáčali zábery pre farebný televízny film Viem kadiaľ ísť. Do spravodajského filmu pre záchranu lesnej železnice robil šoty režisér a kameraman Rudolf Ferko so Štefanom Ondrkalom.

V lete 1971 natočil o lesnej železnici film Ing. Milan Stano z filmového klubu Chemických závodov J. Dimitrova v Bratislave. V ňom rušeň s nákladnými vagónikmi kľokotá údolím, vypúšťa paru a písa. V komentári znie vnútorný monológ rušňovodiča, ktorý v ňom sedí. V zábere sú veľké detaily idúceho vlaku, mihajúce sa trávnaté a lesné porasty v blízkosti trate, železničné staničky a niekoľkokrát opakujúci sa detail na ruky drevorubača stínajúceho ihličnatý strom. V pozadí znie štylizovaná ľudová hudba. Monológ rušňovodiča: *„Každým dnom sa končí život stromov, nový začína. Mój začal v týchto horách práve vtedy, keď začali budovať túto štreku. Bola to stavba utrpenia. Stavali ju vojnoví zajatci – Rusi, Taliani, Srbi i Chorváti, vojnu dokaličení ľudia. Jeden majster sa volal Angelo Collavini, druhý Pálfi, ten bol z Juhoslávie. Volali ich barábeli. Lopaty, čakany, pušný prach a vyhľadovaní ľudia. Niekoľko ráz sa vzbúrili – proti hladu a zlému zaobchádzaniu. V 16. roku bol už úsek z Liptovského Hrádku po Čierny Váh hotový. Hej, to už mohli čiernovážski pltníci zavesiť svoje tanistry s tvrdým pltníckym chlebíkom na klinec. Osemdesiat koní mala prvá mašinka a v zdraví sa so mnou dožíva šesťdesiatky. Na jednu fúru zviezla 400 kubikov dreva, do roka to bolo 160 tisíc kubikov ... Tak čo, chlapi, koľkokrát sa ešte zvezieme po našej štriečke ? ... Dobré poslúžila aj za Povstania. Naložili sme stroje z fabrik, zatiahli do Nižného Chmeliencia a tam štreku zaťali, most vyhodili pred Nemcami ... Mój život sa začal s touto štriečkou a hádam i vedno pôjdeme do výslužby.“* Zábery vlaku boli natáčané v úseku trate Kráľova Lehota – Nižný Chmelienec, drevorubači v Nižnom Chmelienci. Film bol dokončený po roku 1975. V čase jeho vzniku získal tento amatérsky film niekoľko najvyšších ocenení na slovenských súťažiach i v bývalom Československu.

Ministerstvo kultúry 24. 10. 1972 odporučilo ONV – odboru kultúry v Liptovskom Mikuláši podať návrh na zaradenie lesnej železnice do zoznamu technických pamiatok a ponechať lesnú železnicu u štátnych lesov ako mimopodnikový útvar. Rada ONV v Liptovskom Mikuláši 2. 11. 1972 vypracovala a 8. 11. 1972 na svojom zasadaní prijala uznesenie, že súhlasí s dvoma alternatívami schválenia lesnej železnice v Liptovskom Hrádku za technickú pamiatku: 1/ Muzeálna skanzenová časť v dĺžke 200 – 300 m s inštalovaním vhodného technického a strojového parku a typickej stanice. 2/ Lesná železnica od Liptovského Hrádku až po Liptovskú Tepličku, Veľký Brunov, ak správu prevezme špecializované zariadenie. Na základe tohto uznesenia bola Považská lesná železnica vyhlásená za technickú kultúrnu pamiatku rozhodnutím Rady ONV v Liptovskom Mikuláši č. 182/72 zo dňa 10. 11. 1972. V Ústrednom zozname pamiatkového fondu SR v registri nehnuteľných kultúrnych pamiatok je zapísaná pod evidenčným číslom 2870/0.

SÚPSOP Bratislava dal 21. 11. 1972 prípisom č. 5774/72 súhlas na likvidáciu odbočiek lesnej železnice. Hneď na druhý deň 22. 11. 1972 Stredoslovenský Krajský národný výbor (S KNV) v Banskej Bystrici vydal rozhodnutie pod č. Dopr. 287/72 – I – IK o zrušení lesnej železnice v úseku Ipoltica – Ráztoky – Dikula. PR ŠL v Žiline uložilo príkazným listom riaditeľovi Lesného závodu Čierny Váh dňom 31. 12. 1972 zastaviť prevádzku na celej lesnej železnici, zrušiť stredisko Lesná železnica a umiestniť jej zamestnancov v rámci závodov podniku, alebo inde v Liptovskom Hrádku. Začalo s demontážou trate Ipolitickej odbočky a Dikulskej odbočky.

K zastaveniu prevádzky na lesnej železnici došlo po rozbere ekonomických a technických podmienok dopravy po železnici v porovnaní s bežnou automobilovou dopravou. Hlavné príčiny zastavenia prevádzky boli nasledovné:

- Poklesol odvoz drevnej hmoty a doprava 1 plm dreva sa stala neúmerne nákladnou.
- Údržba trate a vozového parku si vyžadovala vysoké náklady a viazala značný počet pracovníkov.
- Vozový park, ako aj niektoré časti železničného zvršku sa nevyrábali a oprava, ako aj nákup nových strojov sa stretával stále s väčšími ťažkosťami.
- Doprava dreva po železnici znamenala v niektorých prípadoch až 3-násobné prekladanie drevnej hmoty, čo v dôsledku znamenalo zvyšovanie nákladov a časových prestojov.

V čase zastavenia prevádzky bolo na lesnej železnici 52 zamestnancov. V prevádzke boli 4 parné rušne U 45 902 (v. č. 4279), U 45 903 (v. č. 4280), U 45 905 (v. č. 5855) a U 46 902 (v. č. 5278), 2 motorové rušne Rába M 42 023 (v. č. 5056) a M 42 032 (v. č. 5567), motorový osobný vozeň M 21 006 (v. č. 63726), traťový motorový vozík F75 (v. č. 26650) a traťmajstrovská otvorená drezina Freund 1772. Mimo prevádzky boli parný rušeň KČ – 199 (v. č. 2064/49), 3 motorové rušne Gebus G40 (v. č. 499, Gebus BNE50 a Gebus Orenstein.

Český režisér Karel Kachyňa mal zámer natočiť na Kysuckej úvratovej železnici film z nového obdobia. Túto železnicu však medzitým v roku 1971 zrušili, tak sa film *Vlak do stanice Nebo* natáčal v zime 1971 / 1972 na Považskej lesnej železnici. Neverejná predpremiéra tohto filmu pre pozvaných, ktorá mala prispieť k záchrane Považskej lesnej železnice, bola 24. 11. 1972 v Liptovskom Mikuláši pod záštitou okresných orgánov a mala priaznivý ohlas. Zúčastnili sa jej aj členovia filmového štábu. Premiéra filmu bola v Prahe 1. 12. 1972. Tento film sa aj v súčasnosti teší veľkej obľube divákov, preto ho do svojho programu zaraďujú české a slovenské televízne stanice.

Správku lesnej železnice Ľudovít Gereka si chceli do marca 1973 ponechať ako likvidátora lesnej železnice, čo on odmietol. Od 1. 1. 1973 odišiel na dôchodok, ale bol ochotný ako externý pracovník pomáhať pri zachovaní železnice. Keďže PR ŠL Žilina mali v programe urobiť z depa lesnej železnice dielne pre opravu áut, Gerek sa bál, že parné rušne, ktoré boli v dokona-



195. Záber z filmu Vlak do stanice Nebo



196. Záber z filmu *Vlak do stanice Nebo*

lesnej železnice. Napriek tomu, že železnica nepremávala, v príprave výstavby vodného diela Čierny Váh sa ešte v roku 1975 naďalej počítalo s preložkou lesnej železnice v dĺžke cca 3 km s nákladom 3 – 3,5 mil. Kčs. Pri následných jednaniach v rokoch 1973 a 1974 na ONV v Liptovskom Mikuláši boli skoro všetci už len za muzeálnu expozíciu strojového parku niekde pri trase, alebo v Liptovskom Hrádku, lebo sa nenašla organizácia, ktorá by bola ochotná prevziať železničku do svojej správy.

Okresná pamiatková správa v Liptovskom Mikuláši v decembri 1974 vypracovala *Urbanisticko-prevádzkový náčrt záujmového územia prevádzky a múzea Považskej lesnej železnice Liptovský Hrádok, Prekážka*. Podnetom pre vypracovanie *Urbanisticko-prevádzkového náčrtu prevádzky a múzea Považskej lesnej železnice* boli závery porady uskutočnenej 5. júna 1974 v kancelárii predsedu ONV v Liptovskom Mikuláši za účasti zástupcov SÚPSOPu Bratislava, Štátnych lesov n. p. Žilina, OV KSS Liptovský Mikuláš, S KNV odboru kultúry Banská Bystrica, ONV odboru kultúry a dopravy Liptovský Mikuláš a Okresnej pamiatkovej správy v Liptovskom Mikuláši.

Vymedzenie záujmového územia v časti mesta Liptovský Hrádok v predkladanom urbanisticko-prevádzkovom náčrte bolo zdôvodnené stavebnými a investičnými aktivitami Lesného závodu v Liptovskom Hrádku v priestoroch bývalého depa a manipulačného koľajiska, ktoré toto chcelo prebudovať na garáže a údržbárske manipulačné dielne. Návrh prevádzky PLŽ v nadväznosti na celoslovenskú expozíciu lesných železníc uvažoval s dvomi alternatívnymi riešeniami:

1. ALTERNATÍVA RIEŠENIA

Urbanisticko-prevádzkový náčrt PLŽ predpokladal prevádzkovanie hlavnej trate v minimálnej dĺžke 20 km (do Svarína) a maximálnej dĺžke 42 km (do Liptovskej Tepličky). Hlavné využitie trate sa predpokladalo najmä pre cestovný ruch s charakterom turistických vyhladkových ciest. Prevádzka staničky a depa v Liptovskom Hrádku predpokladala udržiavanie dvoch parných lokomotív spolu s 3 – 4 vozňami v pojazdnom stave. Výchrevňa mala byť spojená s depom a dielňami pre údržbu strojového parku v združenom objekte, osobné vozne mali byť chránené pod prístreškom.

Zámer 1. alternatívy riešenia predpokladal dve etapy realizácie. V prvej etape ako rovnocenný doplnok živej prevádzky bola uvažovaná muzeálna expozícia situovaná v budove bývalých

lom poriadku, budú vyhodnené vonku. Požadoval u Ing. Dušana Janotu na SUPSOPe Bratislava – Hrad, aby sa lesná železnica dostala pod Národopisné múzeum v Liptovskom Hrádku. Riaditeľ Národopisného múzea Matej Boroš predložil návrh na prevádzkovanie lesnej železnice, avšak Ministerstvo kultúry SR k tomu nedalo súhlas.

Od 1. 1. 1973 sa prestala Považská lesná železnica používať pre akúkoľvek dopravu. V roku 1973 po nej chodili len pracovné vlaky, ktorými demontovali odbočky

dielní. Ostatné objekty zabezpečujúce prevádzku PLŽ (depo, dielne, sklady) boli uvažované v novovybudovaných stavebných objektoch v rámci areálu Prekážka. Cieľom druhej etapy bolo rozšírenie muzeálnej expozície o priestory grafických exponátov zahŕňajúcich lesné železnice z celého Slovenska, vrátane správy múzea. Rozšírením muzeálnej expozície o územie drevo-skladu a dielní Lesného závodu Liptovský Hrádok a inštaláciou expozície ťažby, spracovania a dopravy drevnej suroviny mal byť doplnený celkový komplex múzea Považskej lesnej železnice. Zámer uvažoval i s vybudovaním študijných pracovísk Vysokej školy dopravnej v Žiline a Vysokej školy lesníckej a drevárskej vo Zvolene.

V predmetnej štúdii sa predpokladalo prevádzkovanie PLŽ pôvodným majiteľom Štátnymi lesmi, n. p., Žilina, Lesný závod Liptovský Hrádok za týchto podmienok:

- Štátne lesy znížia počet zamestnancov na prevádzke PLŽ z 52 (v roku 1972) na 20 resp. 25
- z hľadiska efektívnosti budú prevádzať naďalej dopravu železničkou z ťažobných priestorov, ktoré sú v organizačno-prevádzkovom dosahu PLŽ
- súčasne budú najmä v turistickej sezóne prevádzať osobnú dopravu pre cestovné kancelárie
- spravujúca organizácia cestovného ruchu bude financovať prevádzkovateľovi dohodnutú čiastku z jeho strát vyvolaných prevádzkou PLŽ.
- Ministerstvo kultúry bude dotovať prostredníctvom ONV celú muzeálnu časť a prípadne podiel z údržby objektov (stanička, mosty a podobne).

2. ALTERNATÍVA RIEŠENIA

Skladba a funkčná náplň objektov zostala v intenciách riešenia 1. alternatívy s tým rozdielom, že celé územie a prevádzka mala byť využívaná ako múzeum charakteru skanzenu lesných železníc a lesnej dopravnej techniky, bez prevádzkovania hnutelného železničného parku.

Na zasadaní ONV Liptovský Mikuláš 11. 3. 1975 na základe uvedeného urbanisticko-prevádzkového náčrtu došli k uzáveru, že lesnú železnicu s príslušnými základnými prostriedkami prevezme Lesnícke a drevárske múzeum Antol s tým, že v Liptovskom Hrádku sa vybuduje skanzen lesníckej dopravy a úsek lesnej železnice hlavná trať sa ponechá v mŕtvom stave pre prípadné použitie v budúcnosti. Riaditeľ ŠL PR Žilina Ing. Pavel Marko v liste z 16. 4. 1975 adresovanom Ministerstvu lesného a vodného hospodárstva SSR Ing. Nízkeму píše, že ŠL PR Žilina sú kedykoľvek ochotné odovzdať všetok inventár a základné prostriedky novému spravovateľovi, ako aj pomôcť pri budovaní skanzenu a žiadajú ministerstvo o urýchléné vybavenie záležitostí týkajúcich sa likvidácie lesnej železnice. K listu bol pripojený náčrt v mierke 1 : 200 000, na ktorom bola vyznačená hlavná trať, ktorá sa nemala demontovať, ale ponechať v mŕtvom stave až po Liptovskú Tepličku, Staníkovo a odbočka Zátureň. V mieste dolnej nádrže PVE Čierny Váh bola vyznačená preložka trate. V apríli 1975 bol zvršok lesnej železnice ešte neporušený, čiže taký, aký bol pri zastavení prevádzky 31. 12. 1972

V apríli 1975 vystavili na Považskú lesnú železnicu evidenčný list technickej kultúrnej pamiatky. Bývalý správca lesnej železnice Ľudovít Gerek sa stal pracovníkom Okresnej pamiatkovej správy v Liptovskom Mikuláši. Tá mu vydala 13. 5. 1975 preukaz č. 23/a, ktorý ho oprávňoval: *“Zabezpečiť úlohy spojené s prípravou a realizáciou skanzenu lesných železníc v Liptovskom Hrádku”*.

 podpis	Preukaz č. 23/a Meno: Ludovít Gerék je pracovníkom Okresnej pamiatkovej správy v Liptovskom Hrádku podpis okresného zväzku NV	Oprávnenie: Zabezpečovať úlohy spojené s prípravou a realizáciou skanzenu lesných železníc v Liptovskom Hrádku.
		13. mája 1975 Preukaz vydaný dňa
	Občiansky preukaz, č. 153374 LA-51	

Bohužiaľ, už v roku 1976 bol úsek lesnej železnice Čierny Váh – Liptovská Teplička rozhodnutím ONV Poprad spod kultúrnej technickej pamiatky vyňatý a rozhodlo sa o jeho demontáži.

V novembri 1977 bol stav trate nasledovný: Úsek Liptovský Hrádok – Svarín bol neporušený. Vo Svaríne od križovania trate s cestou vedúcou na budúcu hornú nádrž PVE po most ponad Čierny Váh vo Svaríne bola trať rozobratá v dĺžke asi 60 m. Most bol v poriadku, podvaly i koľajnice na moste neporušené, podlaha prevažne poškodená. Most začínal v km 11.7 a bol dlhý 18.9 m. Od druhej strany mosta po km 12.6 bola trať rozobratá. Od km 12.6 po km 13.1 bola trať neporušená, ale postupne ju rozoberali z obidvoch strán súkromníci na stavby. Od km 13.1 po km 13.3 bola trať rozobratá. Od km 13.3 po km 14.4 bola neporušená. Od km 14.4 po km 14.7 bola trať rozobratá, od km 14.7 po km 15.2 neporušená. V km 15.1 bol 6,8 m dlhý most a v km 15.2 ďalší most dlhý 18,9 m. Mosty boli v poriadku, až na podlahy. V týchto miestach v tej dobe začínalo stavenisko priehrady a vlastná priehrada mala začínať v km 16.4. Na úsekoch demontovaných kvôli stavbe priehrady bolo 90 % podvalov ponechaných na mieste, z nich 75 – 80 % bolo možné ešte použiť. Na spomínanom 3,5 km dlhom úseku od Svarína po stavbu priehrady bolo asi 2,1 km neporušenej a 1,4 km rozobratej trate. Predseda ONV v Liptovskom Mikuláši tvrdil, že trať bude končiť pred priehradou, odtiaľ budú výťahy, ktorými sa cestujúci dostanú na hornú nádrž, aby sa z výšok mohli kochať pohľadmi na nádhernú prírodu. Ak by sa uskutočnil zámer ONV premávať po priehradu, bolo by treba postaviť asi 1,2 km novej trate a obnoviť demontovaný úsek 1,4 km dlhý, čo by si vyžiadalo náklad do 200 tisíc Kčs.

Pre nezájum a ťažkopádnosť kompetentných štátnych orgánov aj od týchto plánov vzišlo. Do roku 1977 štát pre záchranu PLŽ okrem jej vyhlásenia za technickú kultúrnu pamiatku neurobil nič. Naopak, v tom roku dal ONV Liptovský Mikuláš súhlas zrušiť trať od km 11.1 Svarín po km 17.0 Čierny Váh.

V roku 1977 prebiehali rokovania, aby bol zostatok PLŽ začlenený pod Technické múzeum Košice. Jednania o zachovaní toho, čo zo železnice zostalo, boli veľmi zdĺhavé. Pritom trať, budovy a vozňový park poveternostné vplyvy a vandali pomaly, ale iste ničili.



198. Pozostatky trate nad Svarínom, 1986

Nakoniec Okresná pamiatková správa v Liptovskom Mikuláši lesnú železnicu zápisnične od štátnych lesov prevzala k 31. 12. 1977. V delimitácii majetku PLŽ boli:

1. Spodná stavba Liptovský Hrádok – Svarín.
2. Železničný zvršok Liptovský Hrádok – Svarín.
3. Most Lužnica.
4. Most Kráľova Lehota.
5. Objekt bývalých dielní v Liptovskom Hrádku na Partizánskej ul.
6. Drevený prístrešok pri bývalých dielnach v Liptovskom Hrádku na Partizánskej ul.

Záchrana a umiestnenie vozňového parku z areálu pôvodných dielní PLŽ, ktoré sa stali dielnami na opravu áut, do provizórneho areálu PLŽ v priestoroch bývalej motorárne v Liptovskom Hrádku sa uskutočnila na náklady Okresnej pamiatkovej správy v Liptovskom Mikuláši. Zaslúžil sa o to jej riaditeľ Ján Vlček, ktorý nato musel ubrať financie z ochrany ostatných, hlavne sakrálnych pamiatok. Správcom provizórneho areálu PLŽ v Liptovskom Hrádku bol Ľudovít Gerek.

Objekty bývalej motorárne (autodielne) štátnych lesov dobrovoľníci a zamestnanci štátnych lesov prerobili na provizórne depo pre parné a motorové hnacie vozidlá. Motoráraň upravili na dvojkoľajnú výhrevňu a postavili drevený prístrešok pre 3 koľaje. Z koľají, ktoré demontovali na chátrajúcej trati, postavili v areáli novú koľajovú sieť. Mal to byť budúci skanzen lesnej železnice. V lete 1978 urobili dobrovoľníci – rušňovodiči Lokomotívneho depa Veselí na Morave v areáli PLŽ v Liptovskom Hrádku ošetrovanie strojov. Boli to členovia vedecko-technickej spoločnosti pri SAV pre štúdium železničnej parnej trakcie, ktorá vznikla v marci 1978 s 38 nadšencami a zanedlho sa rozrástla na viac ako 200 ľudí.



199. Dobrovoľníci pod dozorom Ľ.Gereka robia údržbu rušňov

Priestory budúceho skanzenu v mieste provizórneho areálu PLŽ inžiniersky zamerali a v roku 1979 sa mala pripraviť technická dokumentácia investičnej úlohy, v ktorej sa uvažovalo sa s vybudovaním múzea lesných železníc s celoslovenskou pôsobnosťou. Nič sa však ne realizovalo.

V roku 1980 boli na kysuckú úvraťovú lesnú železnicu do Múzea kysuckej dediny vo Vychylovke bezplatným prevodom z areálu PLŽ v Liptovskom Hrádku zobraté osobný vozeň Ba/u 2, služobný vozeň Da/u 2 a dva plošinové vozne Pa/u č. 204 a č. 231.



200. Dobrovoľníci z radov mládeže s L. Gerekom v odstavenom výletnom vozni Ba/u 1

Dobrovoľní nadšenci dokázali vozňový park v provizórnom depe PLŽ v Liptovskom Hrádku udržať v dobrom stave. Preto si z neho „dočasne si zapožičali“ do Múzea kysuckej dediny vo Vychylovke v roku 1983 parný rušeň U 45 903, motorový rušeň Rába M 42 023, motorový rušeň Gebus G40, motorový traťový vozík F75, dva kryté osobné vozne Ba/ 5 a Ba/u 14 a otvorený výletný vozeň Ba/u 1.

Hospodárskou zmluvou č. 393 – 4/1983 bola prevedená správa Považskej lesnej železnice od Okresnej pamiatkovej správy Liptovský Mikuláš pod Liptovské múzeum Ružomberok dňom 1. 12. 1983. Pri prevode mali základné prostriedky zostatkovú hodnotu 614 524 Kčs a predmety s materiálom 35 157,40 Kčs. Prevod sa uskutočnil z rozhodnutia ONV v Liptovskom Mikuláši v dôsledku zrušenia Okresnej pamiatkovej správy.

V provizórnej drevenej budove depa v Múzeu kysuckej dediny vo Vychylovke vznikol z neopatrnosti pri zváraní 26. 6. 1988 požiar. Parný rušeň U 45 903 bol poškodený požiarom. Šťastím pre neho bolo, že mal v tom čase zavodnený kotol, čo zamedzilo jeho zdeformovanie. Požiar ťažko poškodil motorový rušeň Gebus G40 a následná rekonštrukcia úplne zmenila jeho vzhľad. Motorový rušeň Rába M 42 023 bol požiarom poškodený v takom rozsahu, že sa už

nedal opraviť. Po vrátení do Liptovského Hrádku bol odstavený na plošinovom vozni ako vrak a skončil v šrote.

Od roku 1985 sa záchrane lesnej železnice začal venovať Mário Brnický. Správcom provízorneho depa PLŽ v Liptovskom Hrádku bol Ľudovít Gerek ešte v roku 1989. Od 15. 4. 1989 začal pracovať na obnove lesnej železnice Klub Považskej lesnej železnice (PLŽ) v ktorom boli Mário Brnický (predseda), Miroslav Motýľ (podpredseda), Daniel Ryšan (pokladník), Miroslav Špaček a ďalší. Začali sa organizovať tábory Stromu života, prvý bol na PLŽ v roku 1989. Strom života bolo ochranné hnutie mládeže, ktoré sa svojou dobrovoľnou prácou podieľalo na záchrane kultúrnych, prírodných a technických pamiatok. V tom období bola vypracovaná projektová štúdia na sprevádzkovanie lesnej železnice až do Liptovskej Tepličky. V depe sa konali Dni otvorených dverí, opravovali a ošetrovali sa vozidlá. Posledný tábor Stromu života sa konal v roku 1993, kedy ostali len tí najvernejší. Mário Brnický dával dokopy partie ľudí, ktorí cez víkendy, sviatky a dovolenky pracovali na mašinkách. Depo však bolo poruke všelijakým vandalom a čo dobrovoľníci urobili, to často niekto zničil.

V roku 1994 si členovia Klubu PLŽ zakúpili z Bohumína motorové rušne Gebus BNE50. Práca v depe sa tým zľahčila, lebo dovtedy museli posun vozidiel v depe robiť ručne. Dobrovoľníci pracovali na železničke v každej voľnej chvíli, dokázali spojzdrniť jeden z historických motorových rušňov s vozňami, na ktorých sa mohli záujemcovia previesť niekoľko metrov. V roku 2001 založili občianske združenie Spoločnosť pri PLŽ, v ktorom boli Maroš Kubík (predseda), Mário Brnický, Marián Gábris a ďalší. V tom roku počas Medzinárodného dňa detí sprístupnili železničku verejnosti. Aj keď išlo o krátku jazdu, záujem bol obrovský, preto akciu o týždeň zopakovali. Aj okoloidúci turisti boli akciou nadšení, ale nechápali, ako môžu také vzácne exponáty len tak stáť a pustiť. Dobrovoľníci nenašli podporu ani na mestskom úrade. Počas 12 rokov údržbu a menšie rekonštrukcie vozňového parku financovali dobrovoľníci hlavne z vlastných vreciek alebo z darov od sponzorov.

Naposledy bol projekt na obnovu trate lesnej železnice predložený v roku 1998. Bola v ňom vypracovaná štúdia traťového okruhu okolo depa s prípadným spojením so železničnou stanicou Železníc Slovenskej republiky (ŽSR). Ani táto snaha o oživenie prevádzky sa nestretla s pochopením.

Po roku 1989 začali krádeže kovov pribúdať ako huby po daždi. Liptovské múzeum, v ktorého správe lesná železnica je, nemalo financie na zabezpečenie stráženia depa. Krádeže a vandalizmus spôsobili veľké škody. Vandali ničili budovy depa a vozňový park. Ukradnuté súčiastky a koľaje predávali v zbierkových surovinách. V roku 2000 zničili na osobnom vozni Ba/u 4 okná a podlahu. Stav expozície bol alarmujúci a budovy provízorneho depa boli v havarijnom stave.



201. Provízorne drevené depo v Liptovskom Hrádku na Prekážke

Mário Brnický chodil po okolitých zberných surovinách a prehadzoval kopy starého železa. Z ukradnutého našiel len malú časť. Keď raz vzácne súčiastky z rušňa kúpil za svoje zo zberne šrotu späť, pripadal si v tomto štáte ako totálny hlupák. Položil si otázku: „*Kedy už bude možné postihovať výkupcov šrotu za vykupovanie evidentne kradnutých vecí ? Mosadzné súčiastky z rušňa a kolajnice predsa nevyzerajú ako stará chladnička či boiler!*“

Už v čase, keď sa v roku 1991 Múzeum Liptovskej dediny (skanzen) v Pribyline otváralo, skrsla myšlienka presťahovať expozíciu lesnej železnice z provizórneho depa v Liptovskom Hrádku tam. Ale vtedy, napriek tomu, že od ukončenia prevádzky na PLŽ uplynulo takmer 20 rokov, ešte bola takmer kompletná trať Liptovský Hrádok – Svarín dlhá 11,6 km (chýbalo z nej len okolo 300 m) a teda stále bola nádej, že sa lesná železnica v tomto úseku sprevádzkuje. Pokusy o jej zachovanie



202. Kolajisko provizórneho depa v Liptovskom Hrádku na Prekážke

nie v pôvodnej lokalite boli však neúspešné a čím ďalej nerealizovateľné, lebo koľaje a podvaly z trate postupne mizli. O 10 rokov neskoršie, v roku 2001, už zo zvršku trate Liptovský Hrádok – Svarín ostala len desatina. Ešte bolo úplne zachované kolajisko stanice Kráľova Lehota s tromi pôvodnými kolajami aj výhybkami, ktoré v júni 2003 previezli do skanzenu v Pribyline. V nasledujúcich rokoch bola trať rozobratá úplne. Dnes, po 40 rokoch od ukončenia prevádzky, ostali po nej len zvyšky násypov či mostov po dolinách a nostalgické spomienky u pamätníkov.

V marci 2001, deň pred dovŕšením 89. roku života, zomrel posledný správca Považskej lesnej železnice Ľudovít Gerek. Ten, ktorému železnička prirástla k srdcu, ktorý ešte 17 rokov po jej zrušení neustále bojoval za jej zachovanie a ktorý má najväčšiu zásluhu na tom, že ostala aspoň v muzeálnej podobe. Pritom mohol po odchode na dôchodok v roku 1973 na železničku jednoducho zabudnúť.

Ľudovít Gerek sa narodil 5. 3. 1912 v Liptovskej Porúbke. Do ľudovej školy chodil v rodisku. Už ako 13 ročný začal pracovať na hrádockej pile ako merač a manipulant dreva. V roku 1926 vstúpil do Jednoty proletárskej výchovy v Liptovskej Porúbke, v ktorej bol v roku 1928 veliteľom Spartakových skautov práce a v rokoch 1929 – 1934 predsedom. V Jednote hrával divadlo, recitoval a spieval revolučné piesne. V roku 1928 ho z práce pre túto činnosť prepustili a musel sa živiť ako sezónny robotník. Po návrate z vojenčiny v roku 1936 sa zapojil do činnosti Revolučnej mládeže Slovenska, po jej prezradení bol v júni 1939 zatknutý a 45 dní väznený v Ružomberku. Od roku 1928 bol funkcionárom Komunistickej strany Československa, zakladal na hornom Liptove jej stranické bunky, organizoval štrajky za zvýšenie miezd robotníkom. V roku 1938 ho občania zvolili za zástupcu starostu Liptovskej Porúbky, ale pre politickú činnosť ho okresný úrad zbavil tejto funkcie a pri domovej prehliadke mu zabavili proletársku literatúru. Tlačil letáky a od apríla 1943 až do Povstania aj ilegálny dvojtyždenník Pravda. Jedny

letáky do okolia vypustil pomocou ťahu komína na hrádockej píle. Na začiatku Povstania bol politickým komisárom R ONV v Liptovskom Hrádku a organizoval vytváranie partizánskych jednotiek. Po ústupe do hôr bol politickým komisárom, najprv partizánskeho oddielu mjr. Markarova, potom partizánskej brigády Za Slobodu Slovanov a nakoniec partizánskeho oddielu Za slobodné Slovensko. So zbraňou v ruke sa podieľal na oslobodzovaní Liptovskej Porúbky a Liptovského Hrádku. Po oslobodení bol v roku 1945 predsedom R ONV v Liptovskom Hrádku, potom druhým tajomníkom ONV v Liptovskom Mikuláši a v rokoch 1946 – 1949 politickým tajomníkom OV KSS v Liptovskom Mikuláši. Na základe memoranda obcí horného Liptova sa vo februári 1949 stal predsedom ONV v Liptovskom Hrádku. Pre kritické pripomienky ho dogmatické vedenie KV KSS v Žiline v októbri 1951 poslalo do výroby a dalo pod policajný dozor. Do decembra 1957 bol kvalifikátorom gulatiny a do marca 1959 vedúcim dopravy a manipulácie Lesného závodu Čierny Váh. Na vlastnú žiadosť prešiel od 1. 4. 1959 za správcu Považskej lesnej železnice, ktorého vykonával až do odchodu na dôchodok v roku 1973. Od roku 1975 ako zamestnanec Okresnej pamiatkovej správy v Liptovskom Mikuláši a potom až do roku 1989 ako externý pracovník Národopisného múzea v Liptovskom Hrádku bol správcom provizórneho depa lesnej železnice v Liptovskom Hrádku. Za bojové zásluhy v SNP mu udelili Československý vojnový kríž 1939 (1945), medailu Za chrabrosť (1945), Rad SNP II. triedy (1946), za prácu v prospech spoločnosti štátne vyznamenanie Za vynikajúcu prácu (1965), štátne vyznamenanie Rad práce (1969), plaketu Za zásluhy o rozvoj Stredoslovenského kraja (1977) a mnohé iné vyznamenania a čestné uznania. Zomrel 4. 3. 2001.



203. Nakladanie v Liptovskom Hrádku, 12. 12. 2001

Prvé rokovania o presťahovaní expozície PLŽ z provizórneho depa v Liptovskom Hrádku do skanzenu v Pribyline sa uskutočnili v marci 2001. Zúčastnili sa ich zástupcovia Liptovského múzea, Čiernohronskej železnice a ŽSR. Pomoc prisľúbilo Železničné vojsko, ale jeho finančná požiadavka bola vysoká, tak sa od nej upustilo. Členovia Spoločnosti pri PLŽ začali pripravovať techniku na sťahovanie. V auguste 2001 previezli do skanzenu v Pribyline prvé koľajnice a podvaly. Z nich tam postavili odstavnú koľaj pre vozidlá. Pre depo boli pridelené haly, ktoré slúžili stavbárom pri stavbe skanzenu.



204. Zastavenie v strede skanzenu v Pribyline, 22. 11. 2001

Začiatok prevozu exponátov z Liptovského Hrádku do skanzenu v Pribyline bol robený narýchlo. Boli totiž ukradnuté viaceré vzácne súčiastky. Po pátraní a zásahu polície vypátrali tieto súčiastky vo vagóne so šrotom na železničnej stanici v Liptovskom Mikuláši. Vagón bol zadržaný na jednu noc, aby z neho mohli powyberať odcudzené súčiastky. Nenašli sa však všetky.



205. Skladanie v novom depe v Pribyline, 22. 11. 2001

Prvá etapa sťahovania sa uskutočnila v novembri a decembri 2001. Hlavná časť parných rušňov bola prevezená 22. 11. 2001 a osobný motorový vozeň M 21 006 prišiel na rad 12. 12. 2001. Druhá a záverečná etapa sťahovania bola 8. – 10. 4. 2002. Po nej ostali v provizórnom depe PLŽ v Liptovskom Hrádku len prázdne koľaje. Aj tie časom demontovali a previezli do skanzenu v Pribyline. V júni 2002 k nim pribudli výhybky a v roku 2003 aj koľajnice z troch staničných koľají zo stanice Kráľova Lehota. Vtedy prišiel medzi záchrancov Ing. Juraj Veselý, ktorý pracuje na ŽSR. Hľadali odborníka, ktorý by dal dokopy manipulačné koľaje. Železnica sa stala jeho srdcovou záležitosťou a od roku 2005 je predsedom Spoločnosti pri PLŽ.

Na sťahovacích prácach sa podieľali členovia Spoločnosti pri PLŽ a pracovníci Národopisného múzea v Liptovskom Hrádku. Fírmy Lipagro Liptovský Hrádok a Stavoinindustria Liptovský Mikuláš svojimi vozidlami sponzorky urobili prevoz. Obavy zo zvládnutia prevozu mali všetci. Aj pre niektorých šoférov nákladných áut, ktoré 17 tonové rušne prevážali, bol taký náklad unikátom.

Rozhodnutie presťahovať Považskú lesnú železniciu do skanzenu v Pribyline ju zachránilo pred jej úplným zánikom. V lete 2002 na dovezených drevených podvaloch bolo ešte vidno zem a zvädnutú trávu. Pod vysokými smrekmi len tak na zemi odpočívalo niekoľko vagónov a na jednej z už hotových koľají, ktorá vybieha z veľkej haly, stáli motorový rušeň Rába M 42 032 a osobný motorový vozeň M 21 006. Mário Brnický, ktorého v rámci znižovania počtu zamestnancov v roku 2001 od železnice prepustili, v rámci verejnoprospešných prác na budovaní nového areálu lesnej železnice pracoval deň čo deň. V jednom z rozhovorov povedal: „Rád by som poďakoval všetkým, ktorí sa zaslúžili o to, že sa tu v skanzene čosi krásne robí. Aj v Liptovskom Hrádku sa urobil kopec roboty. Vďaka nadšencom, ktorí železničke venovali svoj čas, sily a neraz aj peniaze. Lebo keby týchto ľudí nebolo, dnes by sme tu nenašli ani koleso. A Slovensko by bolo chudobnejšie a my všetci s ním.“



206. Časť tých, ktorí sa podieľali na prevoze.
Zľava hore Dr. Karol Dzuriak, Jiří Příbyl, ?, v strede ?, ?, Marián Gábriš, Mário Brnický, Tibor Kováč, dolu ?, ? a malý Martin Kováč



207. Začiatky budovania expozície v skanzene

V rokoch 2002 – 2004 sa v lete konali mládežnícke tábory pri budovaní expozície PLŽ. Statická expozícia historického vozňového parku v skanzene v Pribyline bola 13. 6. 2004 sprístupnená verejnosti. O záchranu vozňového parku Považskej lesnej železnice ako kultúrnej pamiatky sa pričínili najmä dobrovoľníci. V ostatných rokoch finančne prispelo ministerstvo kultúry na rekonštrukciu parného rušňa Kč 4 – 199 (2006), Gebusu BN50 (2008) a osobného vozňa Ba/u 14.

Bola vypracovaná štúdia na výstavbu železničnej trate v skanzene v Pribyline od vstupného parkoviska cez skanzen do ústia Račkovej doliny. Štúdia má tri etapy budovania trate. V prvej etape sa má vybudovať trať v úseku depo – kostol, v druhej etape v úseku kostol – parkovisko a v tretej etape depo – Račková dolina.

Expozícia lesnej železnice v skanzene v Pribyline pozostáva zo štyroch parných rušňov U 45 902, U 45 905, U 46 902 a Kč 4 – 199, z motorového rušňa Rába M 42 032, z troch motorových rušňov Gebus BNE 50 (rušeň BN50 bol v novembri 2003 vrátený z Výchylky namiesto rušňa Gebus G40), z osobného motorového vozňa M 21 006, z traťmajstrovskej dreziny Freund 1772 a z au-



208. Vynovený rušeň U 45 902 pri otvorení expozície 13. 6. 2004



209. Spojazdný rušeň Rába M 42 032



210. Práce na obnove rušňa U 45 903, júl 2008. Zľava pracovník múzea reštaurátor Tibor Kováč, Ing. Ján Mičovský, CSc. z Lesov SR a správca expozície PLŽ Mário Brnický

totredziny Škoda 1201. Z osobných vozňov sú tu vozne Ba/u 3, Ba/u 6 a Ba/u 14, výletné vozne C/u 1, C/u 2 a C/u 3, v novembri 2003 z Vychylovky vrátili vrak vozňa Ba/u 4, ktorý bol v roku 2006 vyradený do šrotu. Z nákladných vozňov sa zachoval krytý vozeň Da/u 1, 8 plošinových vozňov Pa/u a 6 párov oplenvých vozňov O/u. Parný rušeň U 45 903 je v prevádzke na Čiernohronskej železnici. Je úžasné, že sa dobrovoľníkom podarilo zachovať všetkých 5 parných rušňov z PLŽ.

Súčasným vlastníkom expozície Považskej lesnej železnice v skanzene v Pribyline je Žilinský samosprávny kraj v správe Liptovského múzea v Ružomberku. S múzeom na realizácii a rozvíjaní expozície PLŽ úzko spolupracujú 2 občianske združenia – Spoločnosť pri PLŽ a 24. 3. 2006 založený Spolok čiernovážskej mašinky (predseda Mário Brnický). Spolok čiernovážskej mašinky má v správe 2 parné rušne, 4 motorové rušne, vozne, koľajnice, výhybky a strojové vybavenie dielne. Spolok sa podieľal na oprave rušňa U 45 903 a rušňa KČ 4 – 199, generálnej oprave vozňa Za/u z Korytnickej železnice a osobného vozňa z Lubochnianskej lesnej železnice, na vytvorení múzea PLŽ na Čiernom Váhu a expozície lesnej železnice v Podbieli, prevádzkuje parný rušeň U 45 903 na Čiernohronskej železnici.



211. Mašinparáda v skanzene v Pribyline, jún 2010



212. Kráľ rušňov Považskej lesnej železnice – 95 ročný rušeň U 45 903 (PLD 2) na čele výletného vlaku na Čiernom Balagu, 1. máj 2011. Rušeň vedie jeho majiteľ Mário Brnický

V expozícii lesnej železnice je zatiaľ položených okolo 900 m koľají, pričom časť koľajiska slúži na odstavenie exponátov. Pojazdne sú tri motorové rušne, osobný motorový vozeň M 21 006, od roku 2006 je funkčný pôvodný parný rušeň KČ 4 – 199 a v ostatnom čase spojzadnili traťmajstrovku drezinu Feund 1772 aj motorový rušeň Rába M 42 032.

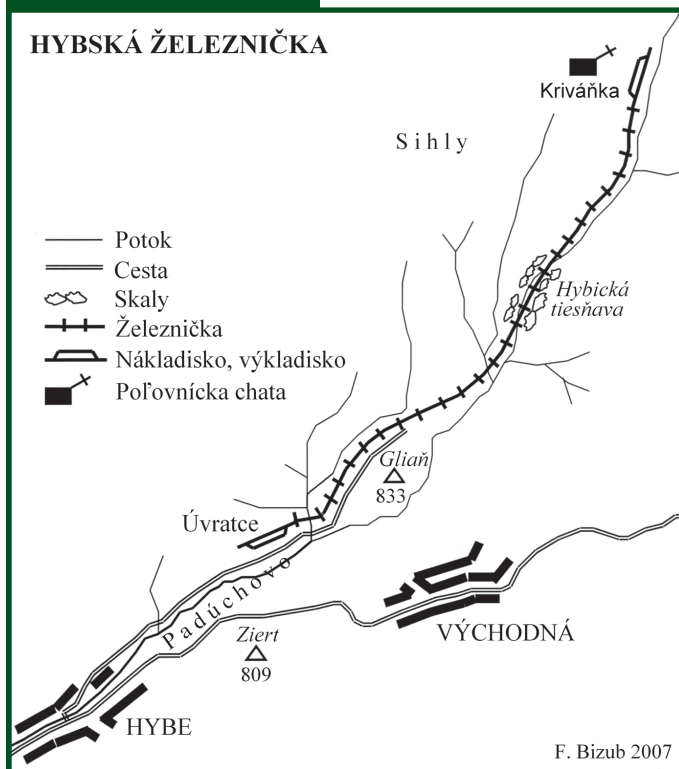
XI. HYBSKÁ LESNÁ ŽELEZNIČKA

Zabudlo sa na to, že na hornom Liptove v chotári obce Hybe bola úzkokojálna lesná železnička. Františka Bizuba z Kráľovej Lehoty na to upozornil Ján Ružiak ml. v roku 2006. On mal fotografie tejto železničky v pozostalosti po otcovi Jánovi Ružiakovi. Ten vtedy robil ako faktor (nakupovač dreva a zástupca) ružomerských papierní, ktorá železničku zriadila.

Keď víchrica vylámala les pod Kriváňom v hornej časti Sihál, bolo treba toto drevo zachrániť, odviesť na spracovanie. Celý polom od Spolku bývalých urbarialistov v Hybiach odkúpila Slovenská papieren, úč. spol. Ružomberok. Papieren kvôli tomu v roku 1943 postavila dočasnú úzkokojálnu železničku, lebo ešte aj v tej dobe to bolo menej nákladné ako postaviť cestu.

Za krásneho letného počasia 10. 7. 2007 sa František Bizub vybral s pamätníkom 86 ročným Danielom Lehotským z Hýb po trase tejto hybskej železničky. Trať úzkokojalky začínala nad Hybami v lokalite Úvratce nad Padúchovom a išla po horských lúkach po ľavej strane terajšej asfaltovej

cesty vedúcej do Sihál. Nad terajším záchytným prameňom obecného vodovodu prechádzala cez hlboké skalné úseky potoka Hybica, ostro zarezané do trefohorných vápencov Hybickej tiesňavy (od roku 1984 vyhlásenej za prírodnú pamiatku). Cez tiesňavu trať viedla korytom potoka Hybica, kde sa zachovali časti podložja trate zo skál v potoku a stopy po zasekaní trate do bočných skalných stien. Trať železničky končila na nákladisku nachádzajúcom sa na priestranstve pri terajšej poľovníckej chate Kriváňka.



Terén pod železničné teleso upravili podľa pôdy. Po pevnom podklade položili rovno podvaly s koľajnicami, cez močiare zhotovili najprv násypy a štrkové lôžko, ponad potôčiky drevené mostíky. Štrk kladivami s dlhými rúčkami tlkli Cigáni zo skál v tiesňave. Dĺžka trate bola vyše 5 km, na nákladisku Kriváňka i výkladisku Úvratce boli po 2 koľaje s výhybkami. Drevo z vagónov na Úvratcoch prekladali na nákladné autá a odvážali do papierne v Ružomberku, alebo na pílu v Kráľovej Lehote.

Dopravu zabezpečoval parný rušeň SUPRA č. 15 dovezený z papierne v Ružomberku. Podľa fotografií to bol pravdepodobne dvojnápravový rušeň firmy Krauss v Linci, typ Bn2t, výkon 20 – 30 HP. Tento typ rušňa bol určený hlavne pre dopravu v továrňach a na stavbách.

Drevo vozili na oplenuvých vozňoch, štrk potrebný na trať vo výklopnom vozni. Na prepravu robotníkov slúžil otvorený vozeň s drevenými bočnicami, vybavený lavičkami na sedenie.

Ružomerská papierňa premávku na železničke slávnostne otvorila 11. júla 1943. Súčasťou tohto podujatia bola veľká veselica, ktorú pri poľovníckej chate Kriváňka usporiadal Spolok bývalých urbarialistov. Mládež sa zabávala hrami a súťažami, potom bola tanečná zábava, občerstvenie nechýbalo. Ľudí tam i späť viezol vláčik hybskej železničky.

Po zvoze kalamitného dreva trať lesnej železničky zdemontovali.



214. Stavba trate cez tiesňavu



215. Prevoz stavebného materiálu



216. Rušeň SUPRA 15 s vozňom na štrk a s vozňom na prepravu ľudí. So psom stojí zástupca papierní Ján Ružiak



217. Na nákladisku Kriváňka



*218. Na výkladisku na Úvratciach prekladali drevo
na nákladné autá*



219. 86 ročný Daniel Lehotský ukazuje kadiaľ viedla hybská železnica, 10. 7. 2007

PRAMENE

A Liptóújvár és Liptóteplicska közötti iparvasut (Priemyselná železnica medzi Liptovským Hrádkom a Liptovskou Tepličkou). Liptó, roč. 22, 1914, č. 19, s. 5.

Archív Lýdie Vozárikovej, dcéry posledného správcu PLŽ L. Gereka.

Archívne dokumenty Považskej lesnej železnice. Liptovské múzeum Ružomberok.

Denník Margity Krchovej 1944/1945 (jej otčimom bol G. Mazúr).

Fenvešová J.: Jubilant Milan Stano a jeho film V doline písal vlak. Národná osвета 5 – 6/2006.

Hochmuth, Zd.: Čiernovážska selanka. Krásy Slovenska 5/1966, s. 170 – 173.

Jurkovič, M.: Za Ing. Jurajom Martinkom. Věstník Čsl. Zem. Musea č. 2/1938.

Kukačka, M.: Čiernovážske polesie. Krásy Slovenska, č. 1/1958, s. 301.

Kaprálík, M.: PLŽ našla svoj domov v skanzene. Liptov, 18.12.2001, s. 8.

Kontúr, S.: Sen o považskej železničke. Ž – semafor, č. 15/2002, s. 24 – 25.

Lichner, D.: Úzkokofajky na Slovensku. EDIS ŽU Žilina, 2001.

List MUDr. Štefana Olejára, syna strážnika trate Š. Olejára z 13. 2. 2012.

Pamätná kniha Malužinej. Obecný úrad Malužiná.

Podľa Branislava Čajnáka (*14. 4. 1930) z Liptovskej Porúbky dňa 11. 5. 2012.

Podľa Daniela Kunaja (*23. 4. 1944) z Kráľovej Lehoty dňa 27. 12. 2002.

Podľa Daniela Lehotského (*22. 10. 1920) z Hýb dňa 10. 7. 2007.

Podľa Štefana Lehotského (*20. 12. 1909) z Kráľovej Lehoty dňa 19. 1. 2002.

Podľa Júliusa Michalidesa (*10. 6. 1931) z Kráľovej Lehoty dňa 23. 12. 2006.

Podľa Margity Zátrochovej (*11. 11. 1932) z Liptovského Hrádku dňa 4. 4. 2012.

Puková, E.: Farebný sen. Krásy Slovenska 11/1973, s. 490 – 493.

Telefonický rozhovor F. Bizuba s Ing. M. Stanom z Bratislavy 5. 2. 2012.

Trstenský, T.: Spomienka na Veľký bok. Krásy Slovenska, č. 1 – 2/2003, s. 8.

Uj iparvasut Liptóme gyében (Nová priemyselná železnica v Liptovskej župe). Rózsagegei ujság, roč. 1, 1911, č. 1, s. 3.

Vlastivedný zborník Liptov 7. Osveta Martin 1983, s. 243.

Výpis z Krajského pamiatkového úradu Žilina, pracovisko Ružomberok, vypracovaný Ing. arch. Petrom Kulašíkom 16. 2. 2012.

Zájazd VII. župy Ružomerskej do Nízkych Tatier. Slovenský včelár 9/1936.

Zápisnica Spolku bývalých urbálistov v Hybiach od 27. 3. 1940 do 23. 10. 1943. ŠA Bytča, pobočka Liptovský Mikuláš.

Zápisnice Obecného zastupiteľstva Malužiná 1923 – 1935. ŠA Bytča, pobočka Liptovský Mikuláš.

Zborník referátov na konferencii K jubileu historika Ing. Andreja Kavuljaka v Oravskom Podzámku 30. – 31.5.1973. Lesnícke, drevárske a poľovnícke múzeum v Antole, 1973.

Žilínčik, I.: Kysucko – oravská železnica. NADATUR Praha, 1996.

AUTORI ALEBO PÔVOD OBRÁZKOV

Archív Bizuba F.

18, 19, 20, 27, 28, 32, 33, 49, 53, 54, 55, 56, 62, 69, 73, 77, 84, 85, 86, 102, 103, 104, 107, 111, 112, 113, 118, 119, 121, 123, 124, 138, 139, 140, 141, 142, 177, 191, 195, 196, 200, 212, 214, 215, 216, 217, 218

Bizub, F.

2, 4, 5, 37, 38, 39, 40, 45, 52, 72, 78, 81, 82, 83, 90, 100, 101, 105, 117, 122, 125, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 144, 149, 172, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 210, 213, 219

Červenka, M.

14, 17, 167

Koreň, J.

143

Kontúr, S.

203

Liptovské múzeum Ružomberok

1, 3, 6, 8, 9, 10, 11, 21, 24, 25, 29, 30, 31, 34, 35, 41, 42, 43, 44, 47, 48, 50, 51, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 67, 68, 74, 75, 76, 80, 87, 88, 89, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 106, 108, 109, 110, 114, 115, 116, 120, 145, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 168, 169, 170, 171, 173, 174, 175, 176, 179, 180, 190, 192, 193, 194, 198, 199, 201, 202, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 211

Lutonský, A.

71, 79

Múzeum priemyselných železníc Brno

12, 15, 16, 23, 65, 66, 91

Stanek, O.

7, 13, 26, 70, 128

Šmol, A.

36, 39a, 39b, 71a, 146, 147, 159

Vozáriková, L.

46, 197

Zátrochová, M.

22

Žilinčík, I.

178

	Na úvod	3
I.	Dôvod výstavby lesnej železnice	4
II.	Trate lesnej železnice	5
	Hlavná trať Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička	5
	Malužinská odbočka	61
	Svidovská odbočka	68
	Svarínska odbočka	68
	Odbočka Nižný Chmelieneec	70
	Odbočka Vyšný Chmelieneec	71
	Ipolťická odbočka	71
	Dikulská odbočka	76
	Benkovská odbočka	77
	Predĺženie hlavnej trate do Staníkova	81
	Odbočka Rovníenky, Zátureen	84
III.	Popis hlavnej trate	
	Liptovský Hrádok – Liptovská Teplička	87
IV.	Vozidlá Považskej lesnej železnice	99
	Parné rušne	99
	Motorové rušne	109
	Drobné motorové vozidlá	116
	Nákladné vozne	120
	Osobné vozne	124
	Špeciálne vozne	128
V.	Prevádzka lesnej železnice	130
	Oznamovacie zariadenia	130
	Zabezpečovacie zariadenia	131
	Organizácia a riadenie prevádzky	131
VI.	Názvy lesnej železnice	147
VII.	Začlenenie lesnej železnice	147
VIII.	Zamestnanci lesnej železnice	148
	Stavbyvedúci a prednostovia	
	výstavby lesnej železnice	148
	Správcovia, prednostovia a riaditelia	
	lesnej železnice	148
	Zoznam pracovníkov lesnej železnice	149
IX.	Považská lesná železnica vo filmových dokumentoch	155
X.	Snahy o záchranu lesnej železnice	156
XI.	Hybská lesná železnička	175
	Pramene	178
	Autori alebo pôvod obrázkov	179

OBSAH

POVAŽSKÁ LESNÁ ŽELEZNICA

Autor: František Bizub

Vydavateľ: NLC Zvolen pre LESY SR, š. p., Banská Bystrica

Vydanie: Prvé, 2012

Počet strán: 181

Počet obrázkov: 222

Počet tabuliek: 24

Náklad: 200 výtlačkov

Sadzba a tlač: NLC Zvolen, referát reprografie

ISBN

Recenzenti: PhDr. Peter Vitek

Mário Brnický

© František Bizub